



DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DO PORTO

ANO LECTIVO 2011/2012

AVENIDA DA PONTE - MEMÓRIA E REVITALIZAÇÃO URBANA.

ARQUITETURA, PRESENTE E PASSADO

SILVIA ALEXANDRA CANELAS FERREIRA

DOCENTE ACOMPANHANTE:

PROFESSOR DOUTOR FRANCISCO JOSÉ BARATA FERNANDES

RESUMO



O presente trabalho debruça-se sobre a intervenção nos centros históricos urbanos, sobre as alterações e evolução intrínseca ao desenvolvimento das cidades, a sua importância e pertinência, centrando-se na análise do centro histórico do Porto, Morro da Pena Ventosa, mais concretamente na Avenida da Ponte e no conjunto, bastante vasto, dos projetos elaborados para esta área, desde a concepção da ideia de criar uma nova travessia sobre o Rio Douro e consequente articulação com o centro da cidade, até aos dias de hoje.

O centro histórico do Porto foi decaindo com o aumento da escala da cidade, com a sua pulverização comercial e outros fenómenos de suburbanização, comuns a quase todas as cidades europeias. A questão da Avenida da Ponte e a certa decadência do núcleo histórico, passou pela conjugação de diversos factores a ter em conta nesta dissertação. Destacam-se principalmente: o retalhar excessivo da malha medieval, por eixos de outra escala destinados a centralizar o tráfego viário e pedonal, eixos esses direccionados para o centro da cidade (sobretudo Avenida da Ponte), que deixam de ser coincidentes com o núcleo medieval; e o novo centro, que com a ajuda inicial da Estação de São Bento, amplia a sua importância e transformação em centro cívico com o surgir da Avenida dos Aliados. É de lembrar ainda que a localização e as características do terreno em que assenta o Morro da Sé, nomeadamente as grandes diferenças de cota, a existência do rio Douro, cuja travessia nos transporta para outro centro histórico – Gaia – também desenriquecido, ajudam ao panorama atual.

Intervir em centros históricos, extravasa o campo da transformação da paisagem urbana, remetendo para a memória e história da cidade, que constituem no fundo o seu carácter e especificidade. Este exercício, sempre difícil e subjetivo, compõe ainda hoje uma problemática que fustiga cidades e centros urbanos portugueses, relançando a discussão a cada nova intervenção.

Neste sentido, nesta dissertação, torna-se relevante perceber os motivos que levaram a baixa portuense a este estado e de que forma será possível revitalizá-la proporcionando à cidade oportunidades para o seu desenvolvimento.



ABSTRACT



The present dissertation focuses on the architectural intervention in historic city centres, on changes and developments intrinsic to the development of cities, its importance and relevance, focusing on analysis of the historical centre of Porto, Morro da Pena Ventosa, more specifically in Avenida da Ponte and on the vast, elaborate spectrum of designs for this area, from the conception of the idea of creating a new crossing over the Douro river and subsequent articulation with the city centre, up to today.

The historic centre of Porto has been degrading with the growth of the city's scale, with its commercial spray and other phenomena of suburbanization, common to almost every European cities. The issue of the Avenida da Ponte and the certain decadence of its historical centre have passed through the conjunction of several factors to be considered in this dissertation. Standing out in particular are: the excessive shred of the medieval urban mesh, by axes of another order of scale, destined to centralize the automobile and pedestrian traffic, directed towards the centre of the city (mainly Avenida da Ponte), which no longer coincide with the medieval core; and the new centre, that with the initial help of the São Bento's train station, amplifies its importance and transformation into a civic centre with the beginning of the Avenida dos Aliados. Should it also be reminded that both location and formal features of the land on which the Morro da Sé stands, including large height differences, the existence of the Douro river, whose crossing transports us to another historic centre – Gaia – equally undervalued, help the current panorama.

Intervening in historical centres goes beyond the field of transformation of the urban landscape, referring to the memory and history of the city, which constitute its character and specificity. This exercise, always difficult and subjective, still composes a problem that harasses Portuguese cities and urban centres, launching a discussion every new intervention.

Hence, in this dissertation, it becomes relevant to understand the motives that had led downtown Porto to this condition, and how should it be possible to revitalize it, providing opportunities for development to the city.



AGRADECIMENTOS



Agradeço a todos aqueles que me ajudaram a elaborar esta dissertação, em especial atenção ao Professor Doutor Francisco José Barata Fernandes, pela orientação, conhecimento, e toda a atenção dispensada no decorrer desta investigação.

À Designer Gráfica Sara Macedo, o constante apoio no desenvolvimento deste trabalho.

Mas como a vida não se resume a um somatório de trabalhos agradeço, ao Arménio, ao Christian, à Ma, à Marga, à Marta, e sem dúvida ao Micka, companheiros desta jornada, que transformaram o Porto na minha segunda casa.

Ao João, agradeço acima de tudo a cumplicidade, o optimismo, o incentivo, o apoio, a atenção e a paciência, ao longo destes anos.

Por último, um agradecimento muito especial à minha família: ao meu pai, mãe e irmã. Agradeço, por me incentivarem e apoiarem, quer nas dúvidas quer nas certezas, e por tornarem possível o embraque nesta etapa da vida. Obrigada por tudo.



ÍNDICE



INTRODUÇÃO

.....	pág. 11
◇ Apresentação.	pág. 11
◇ Objectivo. Metodologia e Estrutura.	pág. 12
◇ A Cidade e o seu Centro Histórico. Conservar e Revitalizar, caso do Porto.	pág. 14

ARQUITETURA EM CENTROS HISTÓRICOS.

.....	pág. 17
◇ Do Património à Revitalização do Espaço Urbano.	pág. 17
◇ Centro Histórico, Memória e Identidade Urbana.	pág. 29

AVENIDA DA PONTE MEMÓRIA, ANÁLISE E ESTRATÉGIA DE REVITALIZAÇÃO URBANA.

.....	pág. 33
◇ Enquadramento Geral.	pág. 34
◇ Análise Morfo-tipológica.	pág. 39
◇ Novas estratégias políticas e revitalização urbana do centro do Porto. O Surgimento do Porto Vivo.	pág. 54
◇ Estratégia de Revitalização Urbana.	pág. 62

O RELEMBRAR, A CIDADE E A SERRA. DAS PONTES AO COMBOIO. DA IDEIA À CONSEQUÊNCIA.

.....	pág. 64
◇ Construção da Ponte Luís I. Uma nova Ponte sobre o Rio Douro, um novo eixo viário.	pág. 65
◇ A Última badalada das Ave-Maria. Estação de São Bento e o reforçar da centralidade.	pág. 78
◇ Demolições até finais do Séc. XIX e início do Séc. XX	pág. 94

OS ITALIANOS E UMA IDEIA SELETIVA DA HISTÓRIA

- pág. 104
- ◇ Marcello Piacentini. pág. 104
- ◇ Giovanni Muzio. pág. 112

O MORRO DO CORPO DA GUARDA. A VITIMA E O AFLORAR DO ROCHEDO, 2ª FASE DE DEMOLIÇÕES.

..... pág. 116

DA SALVAGUARDA DO MONUMENTO À REQUALIFICAÇÃO DO PATRIMÓNIO

- pág. 126
- ◇ Fernando Távora, 1950. pág. 126
- ◇ Manuel Lima Fernandes de Sá e Benjamim do Carmo, 1957. pág. 130
- ◇ Robert Auzelle – Luís Cunha 1962. pág. 132
- ◇ Álvaro Siza, 1968 e 2001. pág. 137
- ◇ Ante-Projecto dum Edifício do Lado Nascente da Avenida D.
Afonso Henrique. pág. 137
- ◇ Requalificação da Avenida da Ponte e “Museu da Cidade”.
Consolidação de conceitos, integração da cidade antiga. pág. 145

CONSIDERAÇÕES FINAIS

- pág. 152
- ◇ Enquadramento das Propostas para a Avenida da Ponte. pág. 152
- ◇ Perspectivas Futuras. pág. 156

BIBLIOGRAFIA

- pág. 158
- ◇ Livros..... pág. 158
- ◇ Trabalhos Académicos - Provas Finais..... pág. 159
- ◇ Artigos e Revistas..... pág. 160
- ◇ Imagens..... pág. 162

INTRODUÇÃO



APRESENTAÇÃO

“Um dos principais eixos do centro histórico da cidade do Porto, a Avenida de D. Afonso Henriques ou Avenida da Ponte como lhe chamam os portuenses, constitui um paradigma do urbanismo português. Nenhum outro trecho de tecido urbano foi alvo de tão grande número de estudos e planos, durante tão largo período temporal.”¹



¹ SILVA, Hugo Machado da, *Avenida da Ponte: impasse em continuidade*, docente acompanhante: Prof. Domingos Tavares, Prova Final para a Licenciatura em Arquitetura, Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2007, p.15;

OBJECTIVO

Em meados do século XX, no centro do Porto, é aberta a Avenida da Ponte que será responsável pelo desaparecimento do Largo Corpo da Guarda, proporcionando a ligação direta da Baixa à Ponte Luís I e, por conseguinte pelo eixo central de Vila Nova de Gaia (Avenida da República), à estrada de Lisboa.

Neste sentido, esta dissertação entende como importante a presença de uma perspectiva diacrónica e espacial do caso de estudo – Avenida da Ponte – na medida em que se torna indispensável entender como a atitude perante a cidade antiga se foi alterando e dando conta dos traços gerais das

intervenções feitas no centro histórico da cidade do Porto, nos últimos séculos. Assim, dada a transformação da condição territorial do Morro da Sé, pretende-se identificar que impacto terá tido essa alteração no modo como se vive e se utiliza esse espaço que constitui a cidade nos dias de hoje.

Contudo, a análise proposta à área e aos projetos não pretende valorizar ou desvalorizar perspectivas distintas, mas com base em variados paralelismos, procurar relações de coerência/incoerência no contexto da própria obra, enquadrando corretamente as propostas dos respectivos arquitetos/urbanistas.



METODOLOGIA E ESTRUTURA

A dissertação encontra-se estruturada em três partes.

Numa primeira abordagem, é feita uma pesquisa de como se deve intervir, hoje em dia, em centros históricos, de modo a revitalizá-los. A revitalização é um tema atual que surgiu no século XX, paralelamente à evolução das políticas

européias e dos conceitos de restauro, conservação e reabilitação urbana. O seu objectivo principal visa preservar e reabilitar o património edificado e cultural, de modo a proporcionar à população uma melhor qualidade de vida urbana e social. Porém a evolução deste conceito torna-o transversal às várias áreas do saber, o que au-

menta a sua complexidade e enriquece a intervenção.

Neste sentido, torna-se pertinente como segundo tema compreender como é hoje vista a Avenida da Ponte por quem a percorre, e como as transformações feitas ao longo dos tempos são igualmente vividas pela população portuense. Propõe-se assim, para este capítulo, uma análise do estado atual da Avenida da Ponte, do seu ambiente e qualidade urbana, da estrutura do espaço: da percepção e memória. Esta análise focar-se-á principalmente no carácter social, englobando os problemas mais óbvios a observar no Porto, como será o caso do desemprego, da pobreza, do abandono e decadência, questões influenciáveis pelo planeamento urbano. Serão, portanto, investigadas as origens das referidas problemáticas e estudadas possíveis resoluções.

Os dois restantes capítulos, seguindo uma ordem evolutiva, regressam ao passado apresentando os projetos que marcaram a história desta zona, pretendendo-se relacionar tanto os aspectos formais

como ideológicos dos sucessivos planos e projetos, que dado ao elevado número, se reorganizarão em conjuntos, o que tornará mais claro o decorrer dos acontecimentos. O trabalho sugere, deste modo, a apresentação através da investigação, de um conjunto de planos, plantas e imagens selecionados, pela sua pertinência e objectividade, com o intuito de representar graficamente um pouco da narrativa da Avenida da Ponte. Seguir-se-á o estudo da pertinência dos planos de maior exposição, utilizando uma estratégia aproximada à de uma autópsia, no sentido de, através de experiências passadas, orientar uma futura intervenção.

Neste sentido, na conclusão deste trabalho, espera-se perceber através da análise e relações dos vários factores e transformações desde o Séc. XX aos dias de hoje, em que aspectos as várias propostas responderiam ao problema exposto e sobretudo como é que a evolução dos mesmos vai englobando características dos seus antecessores. Onde estará o problema? E por onde passará a resolução para este impasse?



A CIDADE E O SEU CENTRO HISTÓRICO. CONSERVAR E REVITALIZAR, CASO DO PORTO.

“Ao longo do século XX, os excessos do modernismo mais radical – que defendia “limpeza” geral da herança construída, com excepção dos “monumentos”, em nome de um “higienismo” funcional mas também cultural – e os excessos do “pós-modernismo” mais alegórico ou cenográfico – que defende o recuperar e imitar do passado, como se fosse possível interromper o devir da história –, assistimos a uma oscilação de atitudes (...).

Entre esses extremos foi-se procurando uma partilha de campos – politicamente correcta, culturalmente equívoca – que consistia em delimitar “reservas” cada vez mais amplas para o estrito patrimonialismo (ao menos de fachada), abandonando o resto ao vale-tudo a que depois se classificou de caos.”²

Centro Histórico, conceito de inúmeras definições, lugar de contemplação e admiração de arte, chão que hoje pisamos mas que antes de nós, meros cidadãos, já pisaram ilustres figuras responsáveis pelo enriquecimento da nossa cultura, considera-se hoje como um dos mais importantes problemas da cidade, sendo “necessário mantê-lo e revitalizá-lo devido aos valores culturais que transporta. Este testemunho vivo de épocas passadas é uma expressão da cultura e um dos fundamentos da identidade do grupo social,

vector indispensável face aos perigos da homogeneização e despersonalização que caracterizam a civilização urbana contemporânea.”³

Na realidade, ao assumirmos os centros históricos como o “problema”, um novo problema se destaca: como intervir nestes contextos e melhorá-los?

Intervir num centro histórico e no seu passado, particularmente nas suas áreas mais nobres, é um processo complexo e delicado e “(...) requer a mão intrépida do cirurgião e a subtilidade do bisturi.”⁴

² Portas, Nuno; prefácio, in AGUIAR, José, *Cor e cidade histórica, Estudos Cromáticos e Conservação do Património*, Porto: FAUP Publicações, 2005, p.17;

³ Teresa Barata Salgueiro, in *A cidade em Portugal*;

⁴ Porto de encontro nº32, in RODRIGUES, Duarte Nuno Pereira da Silva, *Revitalização estratégica para a baixa portuense*, docente acompanhante: Prof. Manuel Correia Fernandes, Prova Final para a Licenciatura em Arquitetura, Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2001, p.8;

Este tema é um problema que envolve não só componentes tecno-construtivos ou urbanísticos, mas remete-nos para outras condicionantes, a identidade, que advêm da “(...) referência colectiva englobando, quer os valores atuais que emanam de uma comunidade quer de valores autênticos do passado.(...)”⁵.

A identidade da cidade “(...) não depende apenas dos seus aspectos estéticos (...); depende do factor humano que nela vive, da maneira como se apresenta e se comporta, (...). Ver uma cidade através de uma série de instantâneos fotográficos é como pretender identificar um indivíduo através do velho e mau retrato do seu cartão... de identidade! Fisionomia não envolve apenas feições, mas também expressões.”⁶

A necessidade de pertencer a um lugar, desencadeada pelas aceleradas transformações coligadas à modernidade, e a

consciencialização de um passado, linear e irregressível, faz com que a nostalgia e o romance da cidade histórica nasça.

Na dicotomia entre o antigo e novo conceito urbano, paira a preocupação funcional e qualificativa da composição do espaço público do presente e do passado, correspondente ao conceito contemporâneo de viver.

“Hoje, como ontem, o desenvolvimento urbano não pode introduzir dinâmicas de ruptura, que gerem desequilíbrios e descontinuidades. Deve ser capaz de congregar energias que (re)ordenem as existências, as actividades e as vontades inscritas no tempo histórico da cidade. Reordenar, estabelecendo um nível de harmonia, equilíbrio e integração, que recupere as principais linhas de continuidade histórica urbana e que as projecte no futuro, renovadas e revigoradas.”⁷

“Em verdade, há que defender teimosamente, a todo o custo, os valores do passado mas, há que defende-los com uma atitude construtiva, quer reconhecendo a necessidade que temos e aceitando a sua actualização, quer fazendo-os acompanhar de obras contemporâneas.”⁸

⁵ Segundo a Carta de princípios para a conservação e restauro do património construído (Carta de Cracóvia, 2000);

⁶ COTTINELLI, Telmo, 1948; in AGUIAR, José, *Cor e cidade histórica, Estudos Cromáticos e Conservação do Património*, Porto: FAUP Publicações, 2005, p.119;

⁷ TAVARES, Rui, *Memória e Refundação Urbana. Conservar e desenvolver a cidade. O caso do Porto*. in *Urban recentering. Memory and urban refoundation. The Oporto Replanning os Central Area by Barry Parker*, Barcelona, 14-17 July, 2004, p.1;

⁸ TÁVORA, Fernando, *Da Organização do Espaço*, Porto: FAUP Publicações, 2006, p.58;

A baixa do Porto, área em estudo, centro por excelência, interliga e combina comércio e lazer, possuindo espaços que potenciam a sua possível estimulação e o contacto entre as pessoas. Independentemente da sua intervenção, continuará sempre a ser um lugar de referência quer para a cidade quer para a sua área metropolitana, cujos valores económicos se interligam com a revitalização dos locais, oferecendo assim à população lugares propícios a atividades lúdicas.

A resistência à mudança da imagem da cidade que, ao analisar os planos de salvaguarda, se denota pela rigidez e rigor normativo, anuncia um alheamento aos valores da cidade enquanto entidade viva em constante mutação.⁹ Neste sentido, proporcionar “(...) condições de reabilitação urbana no sentido integrado da vida (...)”¹⁰ é, de facto um objectivo, na medida em que encontramos, na cidade consolidada, edifícios de diferentes épocas coexistindo harmonicamente. Assim escreve Siza:

“A maneira de construir numa cidade não é só respeito pelo seu carácter, mas também a transformação da cidade, transforma-se sempre (...) não é a importação de formas e conhecimentos que quebra a força de uma cidade (...) não é preciso usar nem os mesmos materiais, nem as mesmas cores, nem as mesmas formas (...) Cada edifício que se faz é uma leitura da cidade e como tal tem que ter uma grande precisão, porque também há outra forma de crescimento das cidades, que é quase função apenas da actividade quotidiana.”¹¹



⁹ FONSECA, Joana Rita Rodrigues, *Histori[cidades], Reflexão Sobre Novas Intervenções em Contextos Urbanos Históricos*, docente acompanhante: Doutor Walter Rossa e Arq. Adelino Gonçalves, Seminário: Cultura do território, apoiada pelo Projecto História e Análise Formal na definição do Conceito de Intervenção em Contexto Urbano Histórico, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitetura, Coimbra, 2006, p.44;

¹⁰ Porto a património mundial – CRUARB 25 anos de reabilitação urbana;

¹¹ Arq. Álvaro Siza Vieira, Notícias Magazine, em Jornal de Notícias, 15 julho 2001, p.54;

ARQUITETURA EM CENTROS HISTÓRICOS



DO PATRIMÓNIO À REVITALIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

*“Património. Esta bela e muito antiga palavra estava, na origem, ligada às estruturas familiares, económicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo. Requalificada por diversos adjetivos (genético, natural, histórico...), que fizeram dela uma conceito “nómada”, prossegue hoje em dia um percurso diferente e notório.”*¹²

Pensar em “núcleos históricos” ou em “centros históricos”, remete-nos forçosamente para o conceito de Património. O interesse pelo património e pela problemática da sua defesa tem evoluído até à contemporaneidade, conduzindo a novos conceitos, doutrinas e modos de abordagem. Deste modo, neste capítulo, não se pretende entrar na questão da definição de Património, apenas ressaltar levemente a sua origem e evolução da sua aceção, de modo a compreender o aparecimento de um novo conceito: a revitalização.

Conservar e valorizar significa, necessariamente, conhecer.¹³ “Monumento e cidade histórica, património cultural e urbano: estas noções e as suas figuras sucessivas fornecem um esclarecimento privilegiado sobre o modo como as sociedades ocidentais assumiram a sua relação com a temporalidade e construíram a sua identidade.”¹⁴ Todas as cidades são materialmente compostas por diversos extratos de tempo, expressas nos seus edifícios e espaços públicos, caracterizados pelas contínuas substituições e remodelações, num

¹² CHOAY, Françoise, *Alegoria do Património*, Lisboa: Edições 70, 2010, p.11;

¹³ *Actas do Seminário Centros Históricos: Passado e Presente*, Departamento de Ciências e Técnicas do Património, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto 2011, p. 20;

¹⁴ *Idem*, p.221;

processo lento, cíclico e acumulativo. A cidade contemporânea demonstra assim uma grande heterogeneidade formal e uma mistura de temporalidades, “a cidade, é sem dúvida a maior criação física do homem e uma das mais significativas criações do seu espírito”.¹⁵

“O conceito de *património*, filho da Revolução Francesa, conheceu um desenvolvimento paralelo à constituição e emancipação da História da Arte como ciência autónoma.”¹⁶ Porém, através de uma leitura crítica das cidades, somente no séc. XIX os edifícios não-monumentais são considerados como tema para a

valorização¹⁷ e apenas nos meados do séc. XX é que as preocupações quanto a intervenções em centros históricos passam a suscitar alguma atenção mais específica.

A Revolução Industrial, responsável pela transformação profunda na história das sociedades e do ambiente urbano, dada à destruição do património antigo, é sem dúvida um dos períodos mais propiciadores de preocupações relativamente aos centros históricos, apesar de numa primeira fase, incidirem apenas na proteção e recuperação dos monumentos, mais especificamente no que diz respeito ao seu restauro.

*“O monumento tem por finalidade fazer reviver no presente o passado engolido pelo tempo. O monumento histórico mantém uma relação diferente com a memória viva e com a duração. (...) No entanto, os monumentos estão permanentemente expostos às injúrias do tempo vivido. O esquecimento, a desafecção, o desuso, fazem esquecê-los e deixam-nos cair.” (...) “Todavia, o arquitecto não se contenta com o idealizar ou normalizar os monumentos antigos que representa: ele inventa deliberadamente. Ou ele reconstitui, sem outro apoio que não o da sua imaginação (e a isto se chama então restaurar), as partes do edifício arruinado (...)”*¹⁸

“Sempre existiram várias ideologias de intervenção no património, na maioria di-

vergentes e extremadas. Durante século XIX esta divergência é marcada essencialmente

¹⁵ TÁVORA, Fernando, “Prefácio”, in: PORTAS, Nuno. A cidade como arquitectura, Lisboa: Livros Horizonte, 2007, p.9;

¹⁶ *Actas do Seminário Centros Históricos: Passado e Presente*, Departamentp de Ciências e Técnicas do Património, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto 2011, p.200;

¹⁷ Segundo Choay, op. cit. (p.191), a noção de património urbano histórico nasceu na época das obras de Haussmann em Paris, contudo só desenvolvida por Ruskin na Grã-Bretanha;

¹⁸ CHOAY, Françoise, *Alegoria do Património*, Lisboa: Edições 70, 2010, p.81;

por duas doutrinas: uma, intervencionista, predominante nos países europeus, e uma outra, passiva, característica sobretudo na Inglaterra.”¹⁹

Num período inicial, esta oposição, destaca dois protagonistas emblemáticos: Viollet-le-Duc e John Ruskin.

O arquiteto francês defendia que, “*la restauración propiamente no es limpiar el edificio o volverlo a hacer tal como era, sino en cualquier caso acabarlo de hacer tal como debería haber sido*”²⁰. Segundo Solà-Morales, para Viollet o problema não se encontra na fidelidade historiográfica, no substituir das pedras ou na conclusão do projeto original, mas deixar que a própria lógica dos edifícios, a lógica de estilo, se finalize em si mesmo, manifestando a sua congruência interna através de uma operação de restituição daquela transparência interna que os estilos comportam ou comportaram ao longo do tempo.²¹ Para este arquiteto, o restauro, enquanto combinação de particularidades históricas e de trans-

formações, advinha intervenções criativas, assumindo uma posição utilitária quanto ao monumento. “Procurava uma unidade estilística e formal que, levada ao extremo, podia retirar o valor de história ou testemunho do passar do tempo – Restauro estilístico.”²²

Por outra lado, adotando uma posição diferenciada de Viollet, o escritor britânico defendia que, “*la obra de arte es una obra intangible y es una supervivencia de un gran naufragio que debe preservarse de la mejor manera posible. Nada hay que hacer ni para completarla, ni para mejorar-la, ni para ponerla de manifiesto. Lo único que es posible es guardar sus restos, guardarlos hasta que sobrevivan, pero en absoluto tocarlos ni intentar prolongar su vida más allá de lo que sus propias fuerzas puedan ofrecer*.”²³ Segundo Ruskin, restaurar seria, “(...) tão impossível como ressuscitar um morto (...) significando a mais completa destruição que um edifício pode sofrer, destruição que consiste numa falsa restituição do Monumento destruído.”²⁴

¹⁹ FONSECA, Joana Rita Rodrigues, *Histori[cidades], Reflexão Sobre Novas Intervenções em Contextos Urbanos Históricos*, docente acompanhante: Doutor Walter Rossa e Arq. Adelino Gonçalves, Seminário: Cultura do território, apoiada pelo Projecto História e Análise Formal na definição do Conceito de Intervenção em Contexto Urbano Histórico, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitetura, Coimbra, 2006, p.13;

²⁰ (SOIÀ-MORALES, Ignasi de, Del Constrate a la analogía: Transformaciones en la concepción de la intervención arquitectónica, in PH Boletín 37, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Andalucía, 2001, p. 47-53 49-50)

²¹ *Idem*;

²² FONSECA, Joana Rita Rodrigues, *Histori[cidades], Reflexão Sobre Novas Intervenções em Contextos Urbanos Históricos*, docente acompanhante: Doutor Walter Rossa e Arq. Adelino Gonçalves, Seminário: Cultura do território, apoiada pelo Projecto História e Análise Formal na definição do Conceito de Intervenção em Contexto Urbano Histórico, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitetura, Coimbra, 2006, p.13;

²³ *Idem*;

²⁴ RUSKIN, John. *The Seven Lamps of Architecture: The Lamps of Memory*, 1849, in: CAPITEL, Anton, *Metamorfosis de monumentos e teorías de la restauración*. Madrid: Alianza editorial, 1992, p.27;

Nesta ordem de ideias, para este arquiteto, nada mais restava a estes edifícios do que a sua destruição progressiva e consequente ruína.

A memória surge como um novo destino e um novo valor do monumento histórico. “Nós podemos viver sem [a arquitectura], adorar o nosso Deus, mas sem ela não podemos recordar.”²⁵

Identifica-se numa postura assente numa certa nostalgia do passado, no manifestar da crítica à evolução produtiva e uma apologia à memória de tempos menos turbulentos.

Num segundo momento, a ideia de monumento histórico estende-se à cidade antiga, proporcionando a noção de “cidade histórica”, que surge claramente exposta no tratado²⁶ do austríaco Camillo Sitte, que propunha a avaliação das qualidades estéticas necessárias para um novo momento, denominada “era industrial”, salientando as características dos centros históricos em relação ao novo tipo de cidade emergente sem, porém, abordar especificamente as formas da sua manutenção.²⁷ No qual escreve no seu prólogo:

*“(...) nota-se condenação, por unanimidade que chega às raias do desprezo e do escárnio, dos fracassos estéticos da construção urbana moderna. (...) Tal contexto fundamenta o empenho em pesquisar-se a fundo uma série de praças antigas e antigos conjuntos urbanos, verificando-se as causas dos seus belos efeitos, causas que, corretamente examinadas, nos proporcionariam um corpo de regras cuja observância deveria garantir a obtenção de semelhantes efeitos precisos.”*²⁸

A primeira referência ao termo “património urbano”, surge assim em 1930, na obra teórica e prática do italiano Gustavo Giovannoni²⁹, que “concede simultanea-

mente um valor de utilização e um valor museológico aos conjuntos urbanos antigos, ao integrá-los numa concepção geral da organização territorial.”³⁰ Giovannoni

²⁵ Afirmção do célebre capítulo VI (“The Lamp of Memory”) de *The Seven Lamps of Architecture*, IN (CHOAY, 2010: 147)

²⁶ Tratado *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, urbanismos segundo os seus fundamentos artísticos, 1889;

²⁷ AGUIAR, José, *Cor e cidade histórica, Estudos Cromáticos e Conservação do Património*, Porto: FAUP Publicações, 2005, p.82-83;

²⁸ *Idem*, p. 82;

²⁹ Destaca-se o seu primeiro artigo de 1913, cujo título se manteve para o seu grande livro de 1931: *Vecchie città ed Edilizia Nuova*. (Turim: Unione tipografico-editrice, 1931);

³⁰ CHOAY, Françoise, *Alegoria do Património*, Lisboa: Edições 70, 2010, p.207;

apercebe-se da pertinência de um esforço pluridisciplinar, noção adquirida graças sua formação pessoal e que difundira por Itália ³¹, assumindo assim um papel decisivo no alargamento da noção de restauro. Parte do conceito de arquitectura menor (1913) e torna-a parte integrante de um conjunto urbano antigo: “(...) Uma cidade histórica constitui em si um monumento, quer pela sua estrutura topográfica, quer pelo seu aspecto paisagístico, quer ainda pelo carácter das suas vias e pelo conjunto dos seus edifícios maiores e menores. Também a um monumento individual seria igualmente conveniente aplicar leis de protecção e os mesmo critérios de restauro, de levantamento, de reconstrução e de inovação(...)” ³².

O reconhecimento da comunidade científica e técnica, incentivou o desenvolvimento de orientações para a salvaguarda do “património urbano”. A oposição entre a cidade antiga e a cidade nova, veio relacionar dois ramos distintos mas complementares entre si, uma vez que incidem no mesmo objecto de estudo - a cidade.

Com o intuito de orientar as ações sobre

este novo conceito (“património urbano”), ampliou-se a terminologia correspondente aos vários tipos e graus de intervenção, surgindo então termos como restauro, reabilitação, recuperação, reconstrução e renovação. Tal especificação incorpora desde ações de manutenção até ações de substituição completa de edifícios, não considerando apenas aspectos materiais, mas também aspectos de carácter social. ³³

Com os progressos efectuados no campo de protecção do património, a partir do séc. XIX, as cartas começavam a aparecer. A defesa da disciplina do restauro crítico (de base científica), veio concretizar-se na nova Carta Internacional do Restauro – Carta de Veneza ³⁴ de 1964, decorrente da Carta de Atenas de 1931 – na qual são apontadas diretrizes gerais sobre a conservação, restauro e princípios de intervenção, necessários para a salvaguarda do património arquitectónico e urbano. Nesta carta evidencia-se ainda a importância da integração do monumento histórico na sua envolvente. Estabelece-se o conceito de monumento histórico definindo-o como:

³¹ Responsável pela criação da Scuola Superiore d’Architettura di Roma em 1920;

³² *Vecchie città ed Edilizia Nuova*, Turim: Unione tipografico-editrice, 1931, p.140. in CHOAY, Françoise, Alegoria do Património, Lisboa: Edições 70, 2010, p.150;

³³ PAIVA, J. Vasconcelos; AGUIAR, José; PINHO, Ana. Guia técnico de reabilitação habitacional, Lisboa: LNEC, 2006, p.6

³⁴ Esta carta, elaborada em 1964, é ainda hoje uma referência justificativa para propostas de intervenção no património construído.

*“(...) criação arquitectónica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que são o testemunho de uma civilização particular; de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Esta noção estende-se não somente às grandes criações mas também às obras modestas que adquiriram com o tempo um significado cultural (...)”*³⁵

No entanto, com a visão de património herdada e manifesto das cartas, já referidas, colidem as ideias dos CIAM que assumem uma postura mais radical expressa na “Carta de Atenas” de 1933³⁶. Numa primeira abordagem, apresenta-se uma tentativa de compreender a cidade histórica como um núcleo a conservar, em maior ou menor grau. Com o IV Congresso Internacional de Arquitectura Moderna, surge uma nova visão, a cidade do futuro e, com ela, a proposta de demolição

da malha antiga da cidade evocando ideologias higienistas, em prol de uma modernidade urbana, que favorecesse e melhorasse a vida dos seus habitantes.

A questão dos centros históricos afecta diversos temas que variam consoante os agentes presentes, os que apelam a favor da sua transformação ou pelo contrário os que prezam pela sua conservação. Ézio Bonfanti, em *Architettura per i Centri Storici*³⁷, observa:

*“La vicenda della «questione dei Centri storici» (o, come si è proposto di dire meglio, dei «centri antichi») può essere raccontata facendo perno su diversi problemi: quello prevalentemente «tecnico», circoscritto, del restauro, quello più ampio della formazione della città moderna, quello sociale della residenza popolare, per limitarci a qualche titolo più evidente.”*³⁸

³⁵ *International Congress Of Architects And Technicians Of Historic Monuments (ICATHM). Decisions and resolutions. Veneza: ICTHM, 1964. “Carta de Veneza”, Art.º 1;*

³⁶ Manifesto urbanístico resultante do IV Congresso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), realizado em Atenas em 1933;

³⁷ Artigo publicado em “Edilizia Popolare”, nº 110, Janeiro/Fevereiro de 1973. Este artigo fica marcado pela morte do arquiteto italiano, que falece em Fevereiro de 1973, mês da publicação;

³⁸ BONFANTI, Ezio, *Architettura per i Centri Storici*, in “Edilizia Popolare”, nº 110, Gennaio/Febbraio, 1973, Versão PDF, Tema 2;

Neste artigo, Bonfanti associa ambas as vertentes, quer os defensores da cidade moderna, como os conservadores da cidade histórica, a uma atitude base – a impossível coexistência entre os tempos que se vivem e os tempos que se viveram, ao que escreve:

“«Novatori» e «conservatori» condividono dunque l'idea che «il filo che lega i giorni si è spezzato» in qualche punto de XIX secolo, che fra la città antica e quella dei nostro giorno si è aperta una frattura, che esse appartengono a mondi diversi, si danneggiano a vicenda (lo dice Piacentini, Wright lo conferma a suo modo, e più esplicitamente ancora Le Corbusier).”³⁹

Na realidade, denota-se que os desentendimentos, nesta época, conduziram ao (re) surgimento de duas posturas distintas. Enquanto cidades destruíam algumas das suas zonas consolidadas com mais violência que a própria Guerra, sendo a sua reconstrução regida pelos fundamentos urbanísticos determinados na “Carta de Atenas” de 1933, outras, como no caso de Varsóvia, “apostou-se na reconstrução integral do seu tecido histórico – embora a correspondência das novas construções com as antigas seja apenas exterior, já que se procedeu a melhoramentos de habitabilidade –, aqui apelando ao sentimento e à memória de um país que foi deliberadamente arrasado, procurando com isto o seu renascer enquanto nação com identidade e cultura própria.”⁴⁰



Fig. 1 - Cidade de Varsóvia, antes e depois da II Guerra Mundial

³⁹ BONFANTI, Ezio, *Architettura per i Centri Storici*, in “Edilizia Popolare”, nº 110, Gennaio/Febbraio, 1973, Versão PDF, Tema 3;

⁴⁰ FONSECA, Joana Rita Rodrigues, *Histori[cidades], Reflexão Sobre Novas Intervenções em Contextos Urbanos Históricos*, docente acompanhante: Doutor Walter Rossa e Arq. Adelino Gonçalves, Seminário: Cultura do território, apoiada pelo Projecto História e Análise Formal na definição do Conceito de Intervenção em Contexto Urbano Histórico, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitetura, Coimbra, 2006, p.17;

De tais colisões ideológicas e práticas, na segunda metade do séc. XX, nasce uma visão reconciliadora que retoma as ideias de Giovannoni.

“Sublinha-se aqui a particular importância de Roberto Pane (um dos principais produtores da Carta de Veneza), cujos seus numerosos escritos (no qual destaca *Ciudad antigua, edilicia nueva*) representam uma grande contribuição no dilema da relação entre o novo e o antigo, na medida em que desde o VI Congresso Internacional de Urbanística realizado em Turim em 1956, se vinha sustendo a impossibilidade de resolver os problemas do monumento sem antes superar o velho esquematismo que tradicionalmente contrapõe a arquitetura moderna à antiga.

Até aqui fica claro que para Pane a inserção de edificado novo no interior de conjuntos históricos é, não só possível, como também desejável, dado que estes fazem parte do desenvolvimento da própria cidade ao longo do decorrer da história, o qual não pode privilegiar nem o presente nem o passado, visto que fundamentalmente deve suportar a continuidade temporal e a sua projeção futura. Daqui retira Pane a tarefa do

arquiteto moderno, a qual não é mais do que «comunicar o passado e o futuro»⁴¹.

“A cidade começa a ser entendida como um organismo vivo, merecedor de uma dinâmica própria que condiciona a actividade arquitectural no seu seio. Germinavam assim as ideias da articulação dinâmica do tecido urbano, do novo e do antigo, da integração do monumento (património) no seu entorno, a cidade.”⁴²

O intercâmbio de ideias de intervenção, presente nesta época, conduz ao emergir de novas “cartas”, entre elas: a Carta Italiana del Restauro de 1972, no qual se compreende o contexto envolvente do monumento histórico como elemento fundamental para o seu enquadramento espacial, urbanístico e paisagístico. A extensão da noção de Património Arquitectónico ao contexto urbano, numa visão de salvaguarda do Património Arquitectónico, apontadas nas cartas até à época, veio a formalizar-se na Carta Europeia Património Arquitectónico (Conselho da Europa, Estrasburgo, 1975), que sintetiza, em dez princípios gerais, uma política de conservação do Património arquitectónico europeu:

⁴¹ YORY, Carlos Mario, *Del Monumento a la ciudad. El fin de la idea de monumento en nuevo orden espacio-temporal de la ciudad*, Centro Editorial Javeriano, CEJA, Colección Biblioteca del Profesional, 2002, p.37;

⁴² *Actas do Seminário Centros Históricos: Passado e Presente*, Departamentp de Ciências e Técnicas do Património, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto 2011, p.200;

“1. O património arquitectónico europeu é constituído, não só pelos nossos monumentos mais importantes, mas também pelos conjuntos de construções mais modestas das nossas cidades antigas e aldeias tradicionais inseridas nas suas envolventes naturais ou construídas pelo homem; 2. A presença do passado no património arquitectónico contribui para um ambiente equilibrado e completo, indispensável à vida dos cidadãos. 3. O património arquitectónico é um capital de insubstituível valor espiritual, cultural, social e económico; 4. A estrutura dos conjuntos arquitectónicos históricos favorece o equilíbrio harmonioso das cidades; 5. O património arquitectónico pode desempenhar um papel importante na educação; 6. Este património encontra-se em perigo; 7. A conservação integrada evita estes perigos; 8. A conservação integrada carece de suporte legal, administrativo, financeiro, e técnico; 9. A conservação integrada só pode ser bem sucedida com a cooperação de todos; 10. O património arquitectónico europeu é um bem comum do nosso continente.”⁴³

A Carta Europeia Património Arquitectónico, torna-se assim responsável pela consolidação da temática referente ao património e à sua salvaguarda, alertando para ações de conservação e reabilitação do edificado, e para a procura de coesão social, da preservação cultural e identidades locais.

Ainda em 1975, proveniente desta car-

ta, nasce a Declaração final do congresso sobre património arquitectónico, dominada por Declaração de Amesterdão sobre a Conservação Integrada realizada, como o nome indica, em Amesterdão. Este, embora a sua extensão e especificidade em determinados aspectos, torna-se bastante relevante para o universo da conservação urbana pois estabelece:

“(...) a conservação do património arquitectónico como um dos principais objectivos do planeamento urbano e do ordenamento do território, exigindo-se o comprometimento

⁴³ LOPES, Flávio; CORREIA, Miguel Brito, *Património Arquitectónico e Arqueológico: Cartas, Recomendações e Convenções Internacionais*, Lisboa: Livros Horizonte, 2004, p.155-159;

*e a responsabilização dos poderes locais e a participação activa dos cidadãos no processo, procedendo-se (...) a uma institucionalização transnacional de importantes princípios operacionais para a conservação urbana, os quais se estabelecem menos em função de valores estritamente monumentais e mais em função de valores sociais e urbanos, estritamente ligados à preocupação com o uso e o desejo de reapropriação do espaço da cidade histórica, que serão sintetizados no muito divulgado conceito de Conservação Integrada.”*⁴⁴

A Declaração menciona ainda o conceito de reabilitação como forma de recuperar e adequar os valores existentes num edifício antigo, beneficiando-o com o intuito de responder aos requisitos e necessidades contemporâneas, impedindo a perda dos seus valores arquitectónicos e urbanísticos.

De maneira geral, os textos documentados evoluíram, reforçou-se a autonomia de cada nação em salvaguardar os seus valores,

de forma a que se possa estudar, avaliar e registar o então denominado património.

No ano seguinte (1976) o Conselho de Ministros do Conselho da Europa (CMCE) lança a Revolução 28, que se demonstra revelante para a evolução de conceitos, especialmente para a conservação, integração e revitalização. Neste sentido, a conservação abrange medidas de salvaguarda, preservação física, restauro e beneficiação, e a integração deve ser alcançada a partir de:

*“(...) programas concebidos para: «revitalizar monumentos e edifícios antigos pertencentes a grupos através da atribuição a estas edifícios de uma finalidade social, possivelmente diferindo a sua função original, mas compatível com a sua dignidade e, tanto quanto possível, mantendo o carácter do seu contexto envolvente; reabilitar edifícios, particularmente os destinados a habitação, pela renovação da sua estrutura interna e adaptação às necessidades da vida moderna, preservando ao mesmo tempo, cuidadosamente, os elementos de interesse cultural»”.*⁴⁵

⁴⁴ AGUIAR, José, *Cor e cidade histórica, Estudos Cromáticos e Conservação do Património*, Porto: FAUP Publicações, 2005, p. 93;

⁴⁵ PINHO, Ana, *Conceitos e Políticas Europeias de Reabilitação Urbana. Análise da Experiência Portuguesa dos Gabinetes Técnicos Locais*, Vol.I Lisboa: LNEC, 2009, p.71;

Põe-se em destaque, nesta Revolução, o aparecimento do termo Revitalização paralelamente ao de Reabilitação, embora as suas diferenças sejam claras no atos de as aplicar. O termo revitalizar é anunciado, pela primeira vez, em 1966, pelo Concelho da Europa, na Resolução 20 sobre monumentos, e agora é expresso o seu alargamento a uma dimensão mais urbana, ao invés da reabilitação, que se mantém entregue aos edifícios. Revitalizar, surge assim aplicado aos monumentos, aos grupos de edifícios antigos e às respectivas envolventes, associando-se desta forma a uma operação de carácter urbano, social e económico.

Avançando no tempo, a Carta de Lisboa sobre a Reabilitação Urbana Integrada de 1995, diferencia algumas abordagens contemporâneas de intervenção urbana nos núcleos históricos, entre elas a renovação urbana, reabilitação urbana, requalificação urbana e revitalização urbana.⁴⁶ Este último recente conceito – Revitalização Ur-

bana – segundo esta carta, refere-se às: “operações destinadas a relançar a vida económica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima da reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade sem ou com identidade e características marcadas.”⁴⁷

Denota-se que o conceito de revitalização não sofreu, desde 1976, grandes alterações continuando, conceptualmente, a ser mais abrangente do que a reabilitação, incidindo em qualquer ponto da cidade, independentemente da sua história e identidade. Porém, os termos revitalização e regeneração, normalmente referidos num discurso urbanístico com o intuito de intervir em áreas degradadas ou em decadência, durante a primeira década do séc. XXI, apresentaram-se com mais frequência em assuntos relativos ao património e ao urbanismo e às disciplinas que lhe estão subjacentes – social, económico, ambiental, etc.

Segundo Nuno Portas, em Notas sobre a intervenção na Cidade Existente, 1985:

“1. Os conceitos e processos de intervenção sistemática na cidade existente têm evoluído significativamente ao longo das ultimas décadas e, em consequência, mudaram de

⁴⁶ LOPES, Flávio; CORREIA, Miguel Brito, *Património Arquitectónico e Arqueológico: Cartas, Recomendações e Convenções Internacionais*, Lisboa: Livros Horizonte, 2004, p. 263-267;

⁴⁷ *Idem*, p.264, Art.o1, alínea c);

intenção e de figura os instrumentos de planeamento e projecto bem como a organização da gestão. Por intervenção na cidade entendemos o conjunto de programas e projectos públicos ou de incentivas autónomas que incidem sobre os tecidos urbanizados dos aglomerados, sejam antigos ou relativamente recentes, tendo em vista: a sua reestruturação ou revitalização funcional (actividades e redes de serviços); a sua recuperação e reabilitação arquitectónica (edificação e espaços não construídos, designadamente os de uso público); (...) Este conceito distingue-se portanto, para nos entendermos, da produção urbana de extensão ou criação de novos aglomerados e distingue-se também das intervenções sobre o património que apenas visam o seu restauro monumental.”⁴⁸

Recentemente, em 2007, é publicado um documento da UNESCO, intitulado *Historic Districts for All: A Social and Human Approach for Sustainable Revitalization. Brochure Designed for Local Authorities*⁴⁹, no qual se considera que a Revitalização Urbana dos tecidos urbanos pressupõe, também, como fundamento, a promoção da vida social e económica; apontando o progresso urbano de forma sustentável, a conservação dos recursos existentes e a respectiva proteção ambiental. Contudo, no início deste século, desponta a incerteza. A aplicação dos conceitos referidos

– revitalização e reabilitação – geram alguma confusão e competição conceptual, uma vez que o conceito de reabilitação urbana passa a ser mais utilizado, e consequentemente desenvolvido.

Nesta dissertação, o termo *revitalização urbana* assumir-se-á como uma operação urbana integrada no planeamento estratégico das cidades e dos territórios, que propõe salientar a vida social, ambiental e económica de uma zona da cidade, seja ela antiga ou recente, numa tentativa de contrariar e evitar a sua degradação e/ou decadência.



⁴⁸ RODRIGUES, José Manuel, *Teoria e Crítica de Arquitectura: Século XX*, Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2010, p.873;

⁴⁹ Precedido de um outro documento *Historic districts for all: A social and human approach for sustainable revitalization. Manual for city professionals*.

CENTRO HISTÓRICO, MEMÓRIA E IDENTIDADE URBANA

Avenida da Ponte, “(...) ainda hoje a avenida parece desajustada. Ainda que as vias de circulação e os passeios tenham sido renovados e calibrados, a avenida parece inacabada. A imensa ferida aberta aquando das demolições das décadas de 30 e 40, continua hoje por tratar, manifestando-se pela falta de definição do espaço, pelas ruínas dos velhos edifícios que jazem testemunhando a cidade que ali existiu e pela catedral que permanece nua e desprotegida. Quem por ali passa apercebe-se que falta algo, que ali a cidade foi interrompida e nunca mais foi continuada, como de um gigante estaleiro ao abandono se tratasse.(...) A imagem que tenho hoje da avenida certamente que difere muito da imagem que tinha aos seis anos de idade, no entanto “a avenida larga” continua imutável, acontecendo que parte do seu carácter transitório se tornou permanente.”⁵⁰

O espaço urbano e a sua paisagem são o resultado de relações sociais pré-existentes condicionadas pelas ações económicas e políticas dominantes outrora. Um testemunho que vivifica recordações, registando informações de tempos passados, que contam a história do lugar. “Numa cultura em que a nossa relação com memória é física e visual, a materialidade da cidade histórica adquire um papel fundamental no valor de identidade enquanto património urbano.”⁵¹

As memórias são importantes registos do vivido, que partem das lembranças, como referências, cenários que nos proporcionam uma visita ao passado. Neste sentido, poder-se-á colocar a hipótese de que as relações estabelecidas entre a identidade cultural e as memórias sociais se encontrem num grupo produtor e portador e que se transmitam, por continuidade social, de geração em geração. Portanto:

⁵⁰ SILVA, Hugo Machado da, *Avenida da Ponte: impasse em continuidade*, docente acompanhante: Prof. Domingos Tavares, Prova Final para a Licenciatura em Arquitetura, Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2007, p.6;

⁵¹ FONSECA, Joana Rita Rodrigues, *Histori[cidades], Reflexão Sobre Novas Intervenções em Contextos Urbanos Históricos*, docente acompanhante: Doutor Walter Rossa e Arq. Adelino Gonçalves, Seminário: Cultura do território, apoiada pelo Projecto História e Análise Formal na definição do Conceito de Intervenção em Contexto Urbano Histórico, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitetura, Coimbra, 2006, p. 25;

*“Analisar a identidade da cidade histórica é fulcral para podermos definir os meios mais adequados para a sua conservação (...) perceber o que define a identidade da cidade histórica ou de um território urbanizado, e averiguar as relações entre identidade e qualidade urbana; estudar as formas de variação com a identidade e perceber o que se ganha, ou o que se perde, com a identidade perdida ou renovada.”*⁵²

Neste sentido, retomando ao tema da cidade, Henri Lefebvre propõe uma definição de cidade como sendo, num primeiro momento, uma projecção da sociedade no espaço, embora especifique: “(...) o que se inscreve e se projecta não é somente uma ordem longínqua, uma globalidade social, um modo de produção, ou um código geral, é também um tempo, ou mais ainda, tempos, ritmos...”⁵³ “Daqui a necessidade de uma segunda definição da cidade, alicerçada na pluralidade ou na simultaneidade de padrões ou, mais justamente, modos de viver a vida urbana, dando primordial importância ao vivido em detrimento do projectado.”⁵⁴

A identidade e os lugares de memória são assim documentos e traços vivos, que se compõem no cruzamento histórico-cultural e simbólico-intencional que lhes dá origem.

Nesta ordem de ideias e neste contexto de núcleo urbano histórico, no qual se reveste grande parte deste valor identitário, a identidade urbana de uma cidade poderá “(...) ser lida como a formativos, resultantes de complexos processos de acrescentamento e de transformações urbanas produzindo a grande pluralidade de formas, especificamente estratificadas e sedimentadas, a que hoje chamamos cidade histórica.”⁵⁵

Partindo então para uma análise deste conceito, a identidade pode relacionar-se com o lugar morfológico, com o papel que a cidade representou ao longo da sua história, com a autoconsciência/reconhecimento dos seus habitantes e da sua relação com o espaço físico construído. No caso do Porto, as escarpas do Douro, ao longo dos tempos marcaram sempre a sua estrutura urbana

⁵² AGUIAR, José, *Cor e cidade histórica, Estudos Cromáticos e Conservação do Património*, Porto: FAUP Publicações, 2005, p.117;

⁵³ LEFEBVRE, HENRI, *Le Droit à la Ville*, Paris, Ed. Anthropos, 1968 e 1972, p.64, in GUERRA, Paula, *Tecido urbano actual: Continuidade ou Descontinuidade*, FLUP: Artigo em Revista Científica Nacional: Sociologia, Porto 1992, p.155;

⁵⁴ GUERRA, Paula, *Tecido urbano actual: Continuidade ou Descontinuidade*, FLUP: Artigo em Revista Científica Nacional: Sociologia, Porto 1992, p.155;

⁵⁵ AGUIAR, José, *Cor e cidade histórica, Estudos Cromáticos e Conservação do Património*, Porto: FAUP Publicações, 2005, p.120;

constituindo dois centros de atividade principal reconhecidos como a Alta e a Baixa, a cidade da ribeira e a cidade do planalto.

Esta percepção morfológica de identidade tem-se revelado essencialmente no campo da arquitetura, como um dos poucos paradigmas estáveis na orientação atual da prática de projecto. “A procura da inserção no lugar, a condução dos projectos de acordo com as vocações dos contextos, detectando as invariantes morfológicas de carácter natural ou cultural (...) têm sido, sobretudo na última década, os elementos fortes da descodificação e interpretação projectual da identidade dos lugares urbanos (...).”⁵⁶

Ao longos dos tempos a cidade transforma-se, e esta transformação aleada à evolução no tempo vai consolidando tramas e realizando novas conexões que reforçam os lugares, autenticando-os e gerando componentes que passam a fazer parte da memória da cidade. Porém, a perda da identidade de uma cidade, ou de uma área que nela se insere, pode resultar não da perda de elementos meramente


físicos, mas de profundas transformações funcionais, como poderá ser o caso da área de estudo em questão, cujos preparativos para o celebrar das “Comemorações do Duplo Centenário da Fundação da Nacionalidade e da Restauração”, em 1940, ou a precedente abertura do tabuleiro superior da Ponte Luís I, conduziram o centro histórico do Porto a profundas transformações, quer estruturais quer funcionais, do qual resultou o “vazio urbano”, presente nos dias de hoje, e onde se inscreve a Avenida da Ponte.

Exposta a situação, poder-se-á dizer que o impacto causado força o centro do porto à perda de parte do seu valor identitário, que porém ficou na memória de inúmeros membros da população, que vivenciaram esse ato.

Assim, com a malha medieval do Porto retalhada, com o antigo morro da Cividade ou Corpo da Guarda devastado e rasgado pela Avenida da Ponte, vemos uma avenida sem quaisquer edifícios que a circunscrevam; assume-se, hoje, como uma mera estrada, palco da cicatriz urbana que se evidencia através de relatos e memórias antigas.

⁵⁶ AGUIAR, José, *Cor e cidade histórica, Estudos Cromáticos e Conservação do Património*, Porto: FAUP Publicações, 2005, p.121

*“Ora o alto da Pena Ventosa é essa imponente elevação sobranceira ao rio Douro que medievais construções de carácter religioso enobreceram. (...) É o alto onde se construiu a bela Sé de Portucale ou do Porto de hoje (...) O morro do Corpo da Guarda, velha cidade, seria então, o lugar do mais velho povoamento que precede o actual Porto. É assim que Magalhães Bastos escreve sobre o Porto: « Teve a sua origem, como todos sabem numa povoação pré-romana, denominada Cale, a qual ficava, ao que dizem modernos estudos, no lugar ainda no séc. XV pelo antigo nome Cividade (um monte em cujo cimo havia há muitos anos o Largo do Corpo da Guarda).»”*⁵⁷



⁵⁷ MACHADO, António de Sousa, *Porto Mediévico*, Livraria Tavares Martins, Porto, 1968, p.7;88;

AVENIDA DA PONTE. MEMÓRIA, ANÁLISE E ESTRATÉGIA DE REVITALIZAÇÃO URBANA.



“La relación entre una intervención de nueva arquitectura y la arquitectura previamente existente es un fenómeno cambiante en función de los valores culturales atribuidos tanto a la significación de la arquitectura histórica como a las intenciones de la nueva intervención.”⁵⁸



Pensar no centro histórico como parte funcional da cidade significa considerá-lo como um espaço urbano capaz de potenciar a criação de diversidade, um espaço de qualidades e oportunidades, de valor económico, coesão e bem-estar, não se caracterizando apenas como um mero cenário do passado. Deste modo, o desafio é adaptá-lo às dinâmicas urbanas contemporâneas, garantindo, no entanto, a sua integridade física, assim como a própria imagem da cidade antiga.

Não obstante, há que ter em conta que a realidade urbana e a sua qualidade não se constituem apenas de elementos

visíveis ou morfológicos, mas também de um sistema de usos e atividades, responsáveis pelo “funcionamento” da cidade e vida que em si desenvolve. Garantir a qualidade urbana num quarteirão ou numa zona da cidade apresenta-se como um processo totalmente diverso.

No Porto, apesar de existir uma tentativa de requalificação da cidade antiga, “(...) a maior preocupação conferida pela autarquia a alguns dos muitos conjuntos habitacionais construídos por iniciativa pública do Estado, sobretudo nos anos 60 e 70 na então periferia, ditos “bairro sociais”, leva a que se prolongue uma muito

⁵⁸ SOLÀ-MORALES, Ignasi de, *Del Constrato a la analogía: Transformaciones en la concepción de la intervención arquitectónica*, in PH Boletín 37, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Andalucía, 2001, p.53;

clara desvalorização da dimensão social dos problemas no interior da “cidade histórica”.⁵⁹

Ao longo deste capítulo, tentar-se-á perceber de que modo se poderá revitalizar a área de estudo em questão, em prol de assegurar uma qualidade urbana, tendo em conta factores como percepção assumida pelos seus usuários – habitantes, utentes, trabalhadores, administradores, etc.

Propõe-se então, através da análise de um conjunto de plantas e desenhos, compreender

e interpretar, individualizando o problema, a situação atual da área compreendida pela avenida da ponte, entre a Ponte Luís I e a Praça Almeida Garrett, de modo a delinear uma estratégia de revitalização.⁶⁰

A análise iniciar-se-á com o enquadramento geral da cidade do Porto e apontamento dos seus eixos estruturadores, assim como dos edifícios de valor patrimonial, passando, em seguida, para a análise do espaço urbano e edificado.



ENQUADRAMENTO GERAL

A cidade do Porto localiza-se na região Norte de Portugal Continental e é banhado pelo rio Douro, a sul, e pelo Oceano Atlântico, a Oeste. Do ponto de vista topográfico esta cidade, particularmente a área do centro histórico, caracteriza-se pelo seu relevo acidentado, que se ergue em sucessivos socacos desde da Ribeira, nível das águas do Douro, aos Congregados (cota altimétrica: 58,91 m). Este morro é seccionado por uma acentuada depressão, formada pelo antigo vale do Rio da Vila, que ainda hoje em dia corre em gale-

ria subterrânea debaixo das ruas de S. João e de Mouzinho da Silveira.

A Leste, no topo da colina, Morro da Sé, tal como o nome indica localiza-se a Catedral e o Terreiro da Sé a uma cota altimétrica de 75,77 m, que embora se apresente a uma altura considerável não representa a plataforma territorial mais elevada de todo o centro histórico, situando-se esta na Praça da batalha, cuja cota é 89,70 m. A Oeste, por sua vez, localiza-se na colina da Vitória (cota altimétrica: 85,09 m) a Torre dos

⁵⁹ FERNANDES, José A. Rio, in *Actas do Seminário Centros Históricos: Passado e Presente*, Departamentp de Ciências e Técnicas do Património, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto 2011, p.19

⁶⁰ Para a realização dos desenhos serão utilizados levantamentos efetuados pela Sru. facultados pelo site, www.portovivosru.pt;

Clérigos, que atinge uma cota de 141,13 m possibilitando uma visão panorâmica desta área assim como das largas extensões da cidade moderna extra muros.

Resumidamente poderá dizer-se que o Centro Histórico do Porto assume quatro momentos topográficos: a margem do rio Douro, o eixo acentuado formado pela Mouzinho/S. João; e as duas colinas, da Sé e Vitória. Em destaque nesta dissertação coloca-se o quarto momento, onde com a destruição do morro da Cividade nasce uma “parede” de maciço granítico que delimita hoje em dia a denominada Avenida da Ponte, palco de inúmeros projetos sem quaisquer resultados.

Relativamente ao espaço público e sistema infraestrutural, observando a cidade do Porto, a Via de Cintura Interna (VCI) assume-se como a obra que, talvez nos últimos 30 anos, mais impacto gerou na organização do território e no quotidiano dos cidadãos. Paralelamente à VCI, surge também a Estrada da Circunvalação, que delimita fisicamente a cidade.

No domínio das acessibilidades, numa área urbana circunscrita pela VCI, apresentam-se como eixos organizadores do território:

- ◆ a Avenida da Boavista e a Avenida Fernão

de Magalhães, ramificando-se da segunda as ruas da Constituição e Latino Coelho/Egas Moniz que garantem ligação com a A28;

- ◆ a Rua do Carvalhido a toda a sua extensão, partindo da VCI, que permite a ligação à Igreja de Cedofeita e consequentemente à Praça da República;

- ◆ A Rua Faria Guimarães, que demarca um eixo claro que atravessa a cidade, prolongando-se na Avenida dos Aliados;

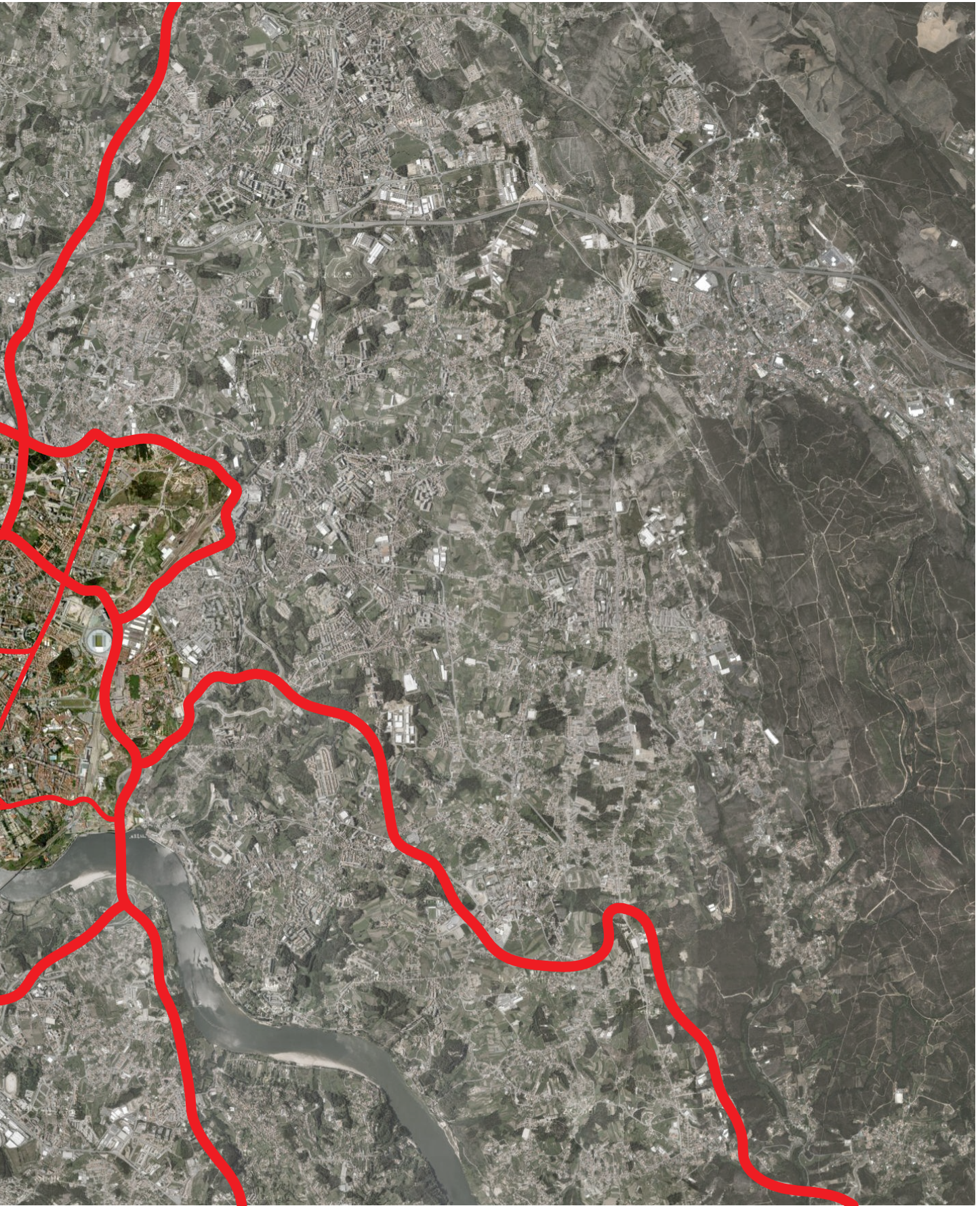
- ◆ outra linha relevante é a linha do campo alegre que partindo da foz e passando por vários edifícios de valor patrimonial, no morro da Vitória, atinge mais uma vez a baixa da cidade;

Já na Baixa, verifica-se ainda hoje o fortíssimo eixo Avenida dos Aliados/Avenida da República (Gaia) que, considerando a extensão da Rua Faria Guimarães interliga-se à VCI a Norte e Sul. Aqui insere-se também a Avenida da Ponte, de onde parte a Rua Mouzinho de Silveira que, passando pela Rua S. João, liga à Avenida Eng.º Gustavo Eiffel – percurso da marginal – e permite a travessia do Douro à cota baixa. À cota alta esta travessia, pertencente ao referido eixo Aliados/República, é feita apenas pedonalmente ou pela linha de metro.





Cidade do Porto
Esquema do Sisma Infra-estrutural.





Centro Histórico do Porto - Morro da Sé
Esquema do Sisma Infra-estrutural.



ANÁLISE MORFO-TIPOLOGICA

A área definida como centro histórico da cidade do Porto, no qual se insere o caso de estudo - Avenida da Ponte - para efeitos de classificação na ICOMOS enquanto Património da Humanidade que enquadra 1796 edifícios, corresponde a uma percentagem inferior a 1% da área de 10km de raio habitada por aproximadamente 1 milhão de pessoas, onde residirão apenas 7000 pessoas de acordo com a estimativa de 2008.⁶¹

Numa visão geral desta zona, poder-se-á dizer que segundo esta estimativa, na qual foram atualizadas algumas situações, verifica-se que o estado ocupação total compreende, aproximadamente, metade do edificado. Número a qual se poderá somar a parcela da ocupação parcial, concluindo-se assim uma elevada percentagem de edifícios habitados.

Neste estudo, denota-se também que as áreas Ribeiro/Barredo e Vitória possuem a maioria da percentagem, apresentando-se a área da Sé com o maior número de edificado parcialmente ocupado e desocupado. Dados que ao se cruzarem com a informação representada na planta do estado

de conservação, revelam a desvalorização desta área, tornando-se preocupante devido ao elevado número de edifícios em mau estado e ruína existentes, principalmente na zona que envolve a Avenida da Ponte.

Respetivamente à ocupação funcional, denota-se a abundância de equipamentos, essencialmente de carácter religioso. Por outro lado, embora exista alguma heterogeneidade, verifica-se a evidente predominância do programa residencial nos pisos superiores, libertando o piso térreo para atividades comerciais ou serviços, isto é, estabelecimentos de pequena indústria, de comércio tradicional de baixo custo, de cafés ou tabernas dirigidas à população local. Esta atitude vem contrapor-se ao progresso e alastramento existente na zona da Ribeira em direção a Miragaia, que promove o turismo através da construção bares e esplanadas.

No prisma do espaço público, dada a matriz medieval da cidade antiga, nota-se que as praças assumem dimensões reduzidas, formas regularizadas, inscritas por edifícios altos. Destas premissas re-

⁶¹ Esta classificação consta no Plano de Gestão do Centro Histórico do Porto, realizado pela SRU (Sociedade de Reabilitação Urbana Porto Vivo, publicado em Dezembro de 2008. Disponível em http://www.portovivosru.pt/destaque_04.php.

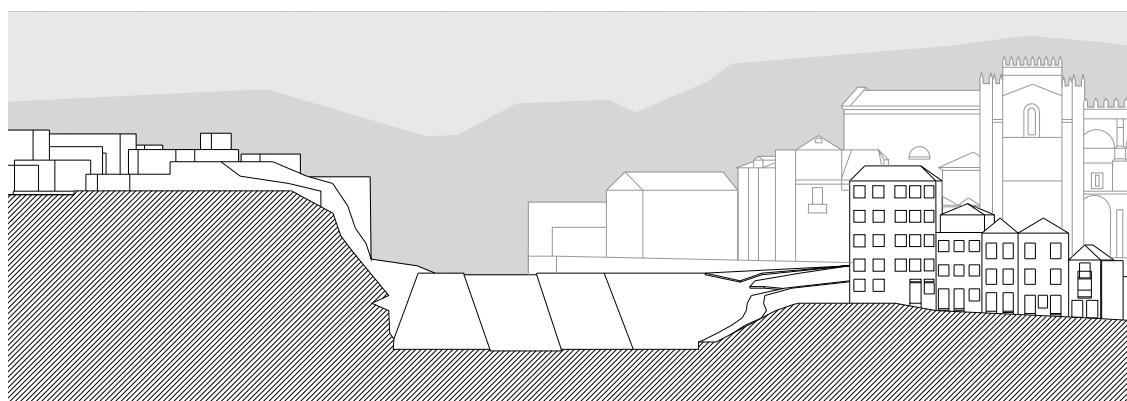
sultam espaços com um grau de controlo e definição característicos dessa época, exemplos raramente repetidos no urbanismo contemporâneo. Novamente em confronto com desenvolvimentos mais recentes, observa-se que no Porto intra-muros os espaços verdes surgem esporadicamente como objecto de valorização de edifícios – caso do Jardim do Infante D. Henrique – não se verificando sequer o uso de “corredores verdes”, sendo as áreas vegetais remetidas para o contexto privado, nomeadamente os logradouros. Assim, encarando o imaginário da cidade a Avenida em estudo apresenta-se como anomalia. A forma resultante das demolições que a originaram não permite uma visão global do espaço. Da mesma forma, a não resolução desta área implica que sejam os antigos edifícios a desenhá-la, embora deficientemente dada

esta adaptação forçada. O verde resultante desta negligência surge assim como espaço residual reforçando o carácter de barreira que a Avenida poderá impor.

Continuando o foco na área em estudo, notamos que diferentes níveis de escala apresentam-se em confronto, por exemplo, poder-se-á assumir o carácter das estreitas e velhas casas, de fundação medieval, como completamente diferente das três faixas automóveis ou dos amplos passeios que compõem a Avenida da Ponte. Por outro lado, o maciço rochoso estará mais em consonância com a escala da mesma, embora reforce o acima referido efeito de barreira.

Toma-se assim como dado adquirido a inadequação desta reestruturação, podendo mesmo ser vista como um vazio urbano.

Solá-Morales definiu este conceito em duas palavras: *Terrain Vague*⁶². *Vague*



Avenida da Ponte

Rua do Corpo
da Guarda

Rua dos Pelames

Corte pela Avenida da Ponte Esc. 1/1000

⁶² Definição dada por Solá-Morales no seu artigo “*Terrain Vague*”, no livro *territórios*, mas publicado originalmente in *Anyplace*, Anyone Corporation, Nova Iorque/The MIT Press, Cambridge (Mass.), 1995, pp. 118- 123

porque traduz a noção de espaço “...vazio, desocupado mas também livre, disponível, descomprometido. [...] Vazio, [...], como ausência, mas também como promessa, como encontro, como espaço do possível, expectativa”, ao mesmo tempo “...indeterminado, impreciso, desfocado, incerto”, que relacionando-se com a condição citadina podem assumir-se como “lugares obsoletos nos quais só certos valores residuais parecem manter-se apesar do seu completo desafecto à atividade da cidade. São, em definitivo, lugares exteriores, estranhos, que ficam de fora dos circuitos, das estruturas produtivas”.

A Avenida da Ponte enquadra-se nesta definição por apresentar um certo autismo em relação ao resto da cidade embora não deixe de ser essencial no desenvolvimento da cidade. Torna-se assim pertinente perceber os factores que contribuem para esta indefinição.

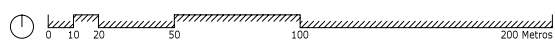
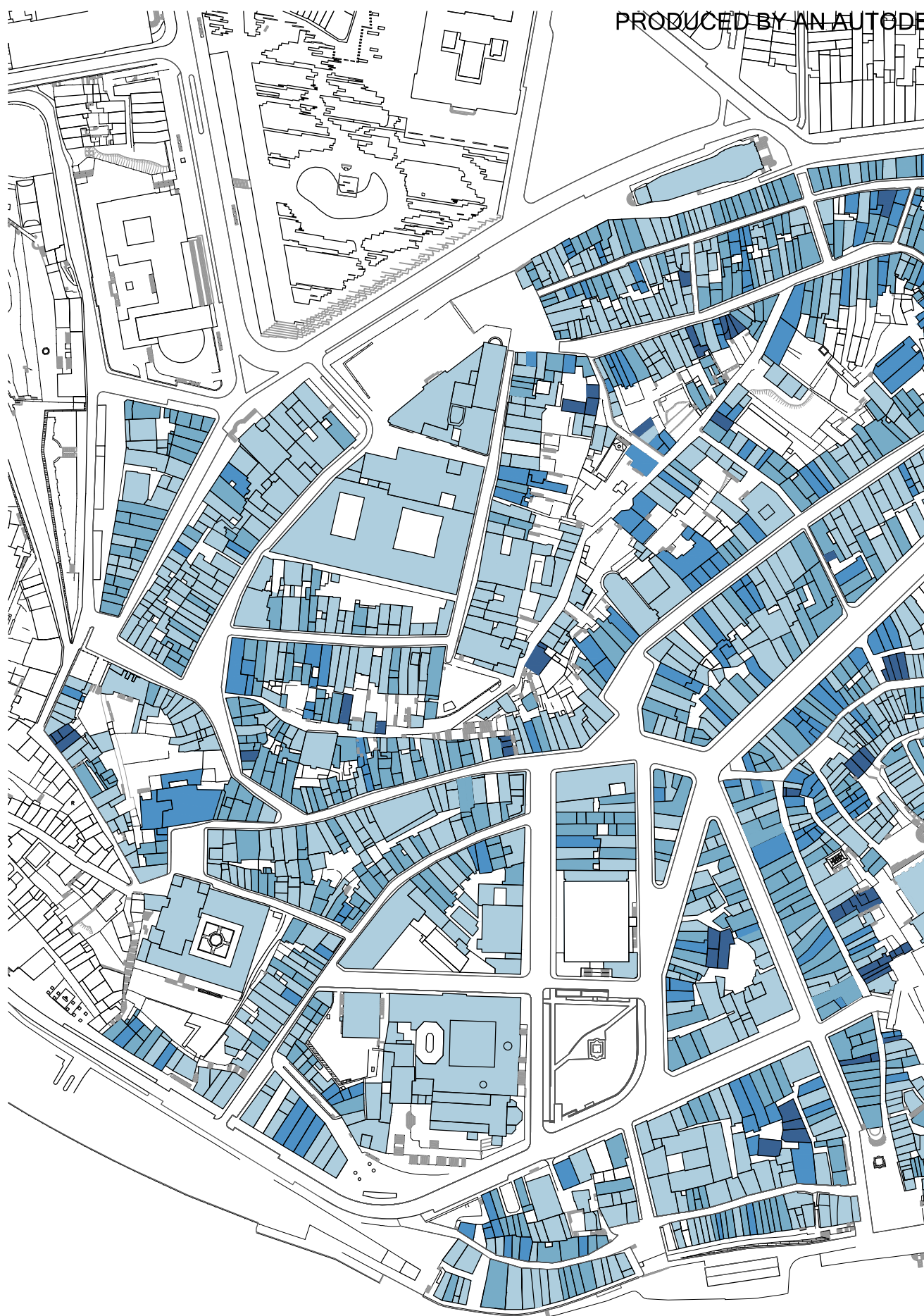
À primeira vista deve-se sublinhar a existência de três plataformas a quase toda a extensão da avenida: a Rua do Corpo da Guarda, a avenida em si e a plataforma privada no topo do maciço rochoso. A distância de cota de soleira dos edifícios que desenham este espaço em relação à

cota da avenida apresenta-se assim como uma dificuldade à integração da segunda na cidade, resultando numa forte barreira física. Agravando o problema, a articulação da Rua do Corpo da Guarda com a avenida, deficiente por demasiado subtil, não permite a valorização da identidade da mesma. Esta relação, ou falta dela, evidencia o contraste na natureza do tecido urbano a poente com a da Avenida da Ponte. Por sua vez, e por ser indissociável ao referido vazio, torna-se determinante a degradação da Rua do Corpo da Guarda para esta condição.

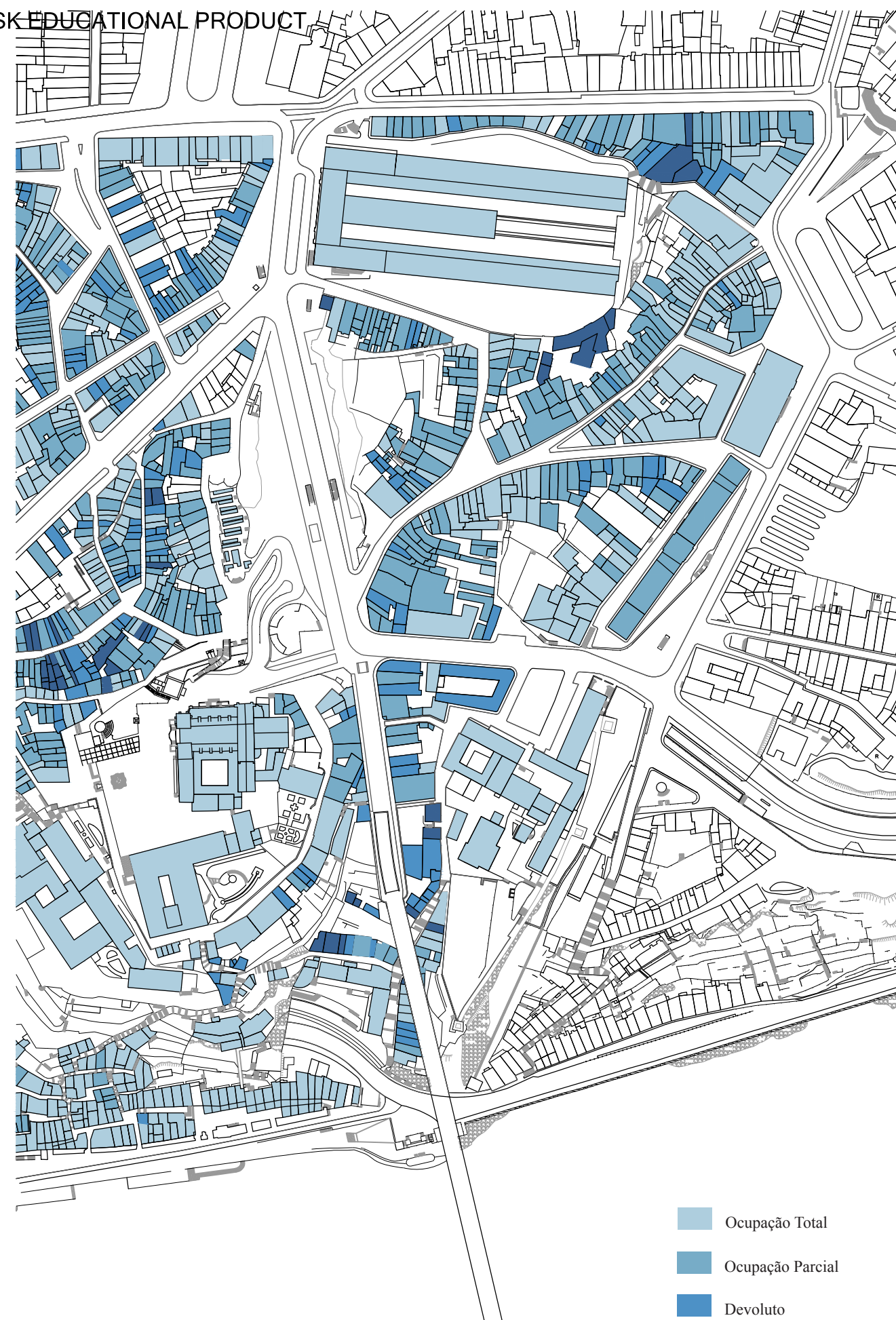
Tal situação deve-se, à primeira vista, à inaptidão do centro histórico de motivar desenvolvimento por si só, embora se possa atribuir responsabilidade ao “novo” eixo, que dada a sua imponência e referida fraca articulação, impossibilita a promoção de investimentos.

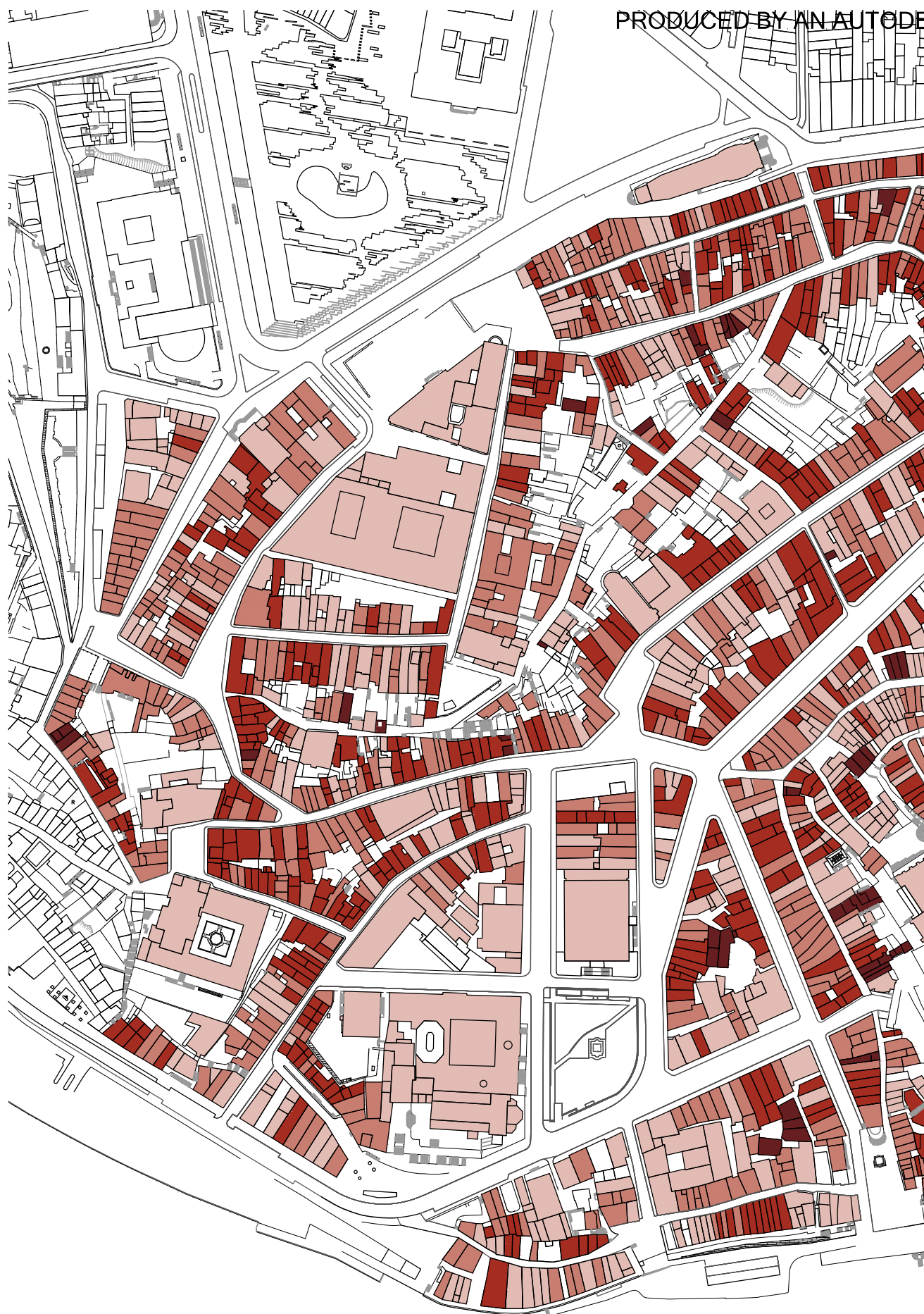
A nascente da Avenida, tal não se verifica. Ao contrário da área a poente, severamente delimitada pela “parede” rochosa, esta enquadra-se melhor com a restante malha consolidada da cidade, beneficiando de interesses promotores de progresso e sofrendo assim um menor impacto aquando da abertura deste eixo.





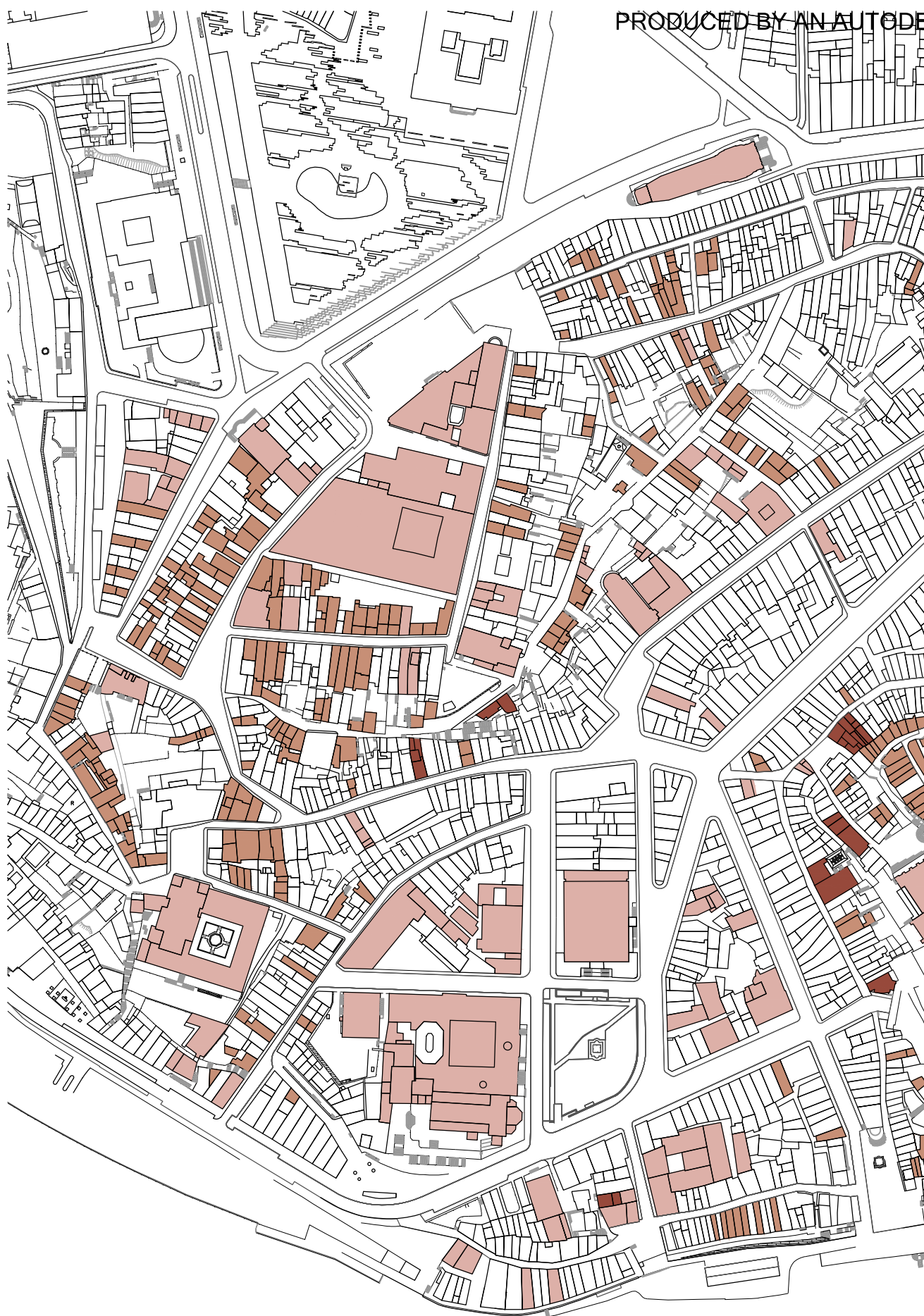
Planta Centro Histórico do Porto - Morro da Sé
Ocupação do Edificado





Planta Centro Histórico do Porto - Morro da Sé
Estado do Edificado

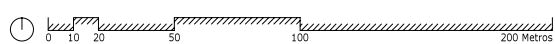




Planta Centro Histórico do Porto - Morro da Sé
Ocupação Funcional - Equipamentos e Habitação

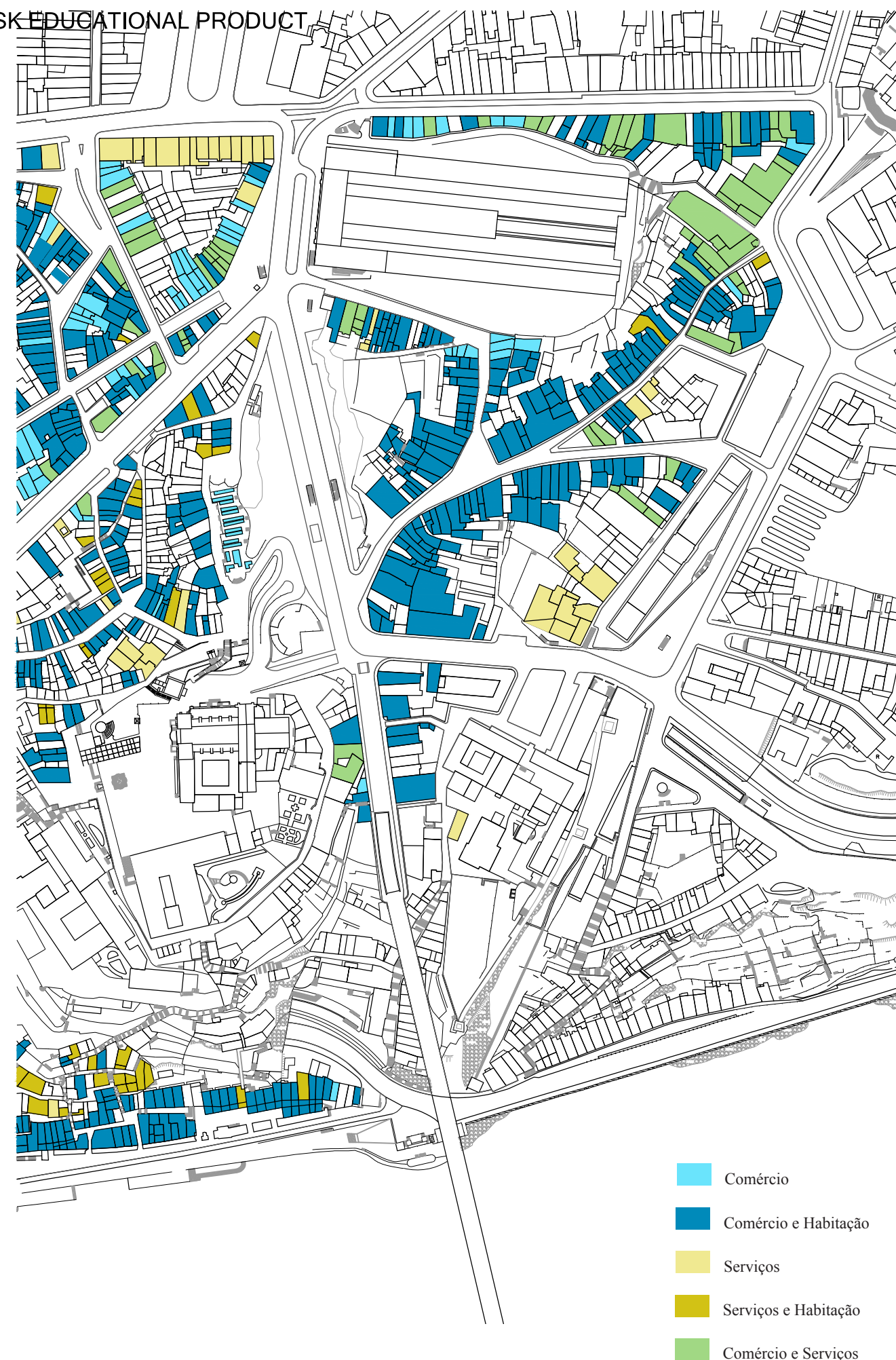
SK EDUCATIONAL PRODUCT

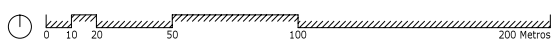
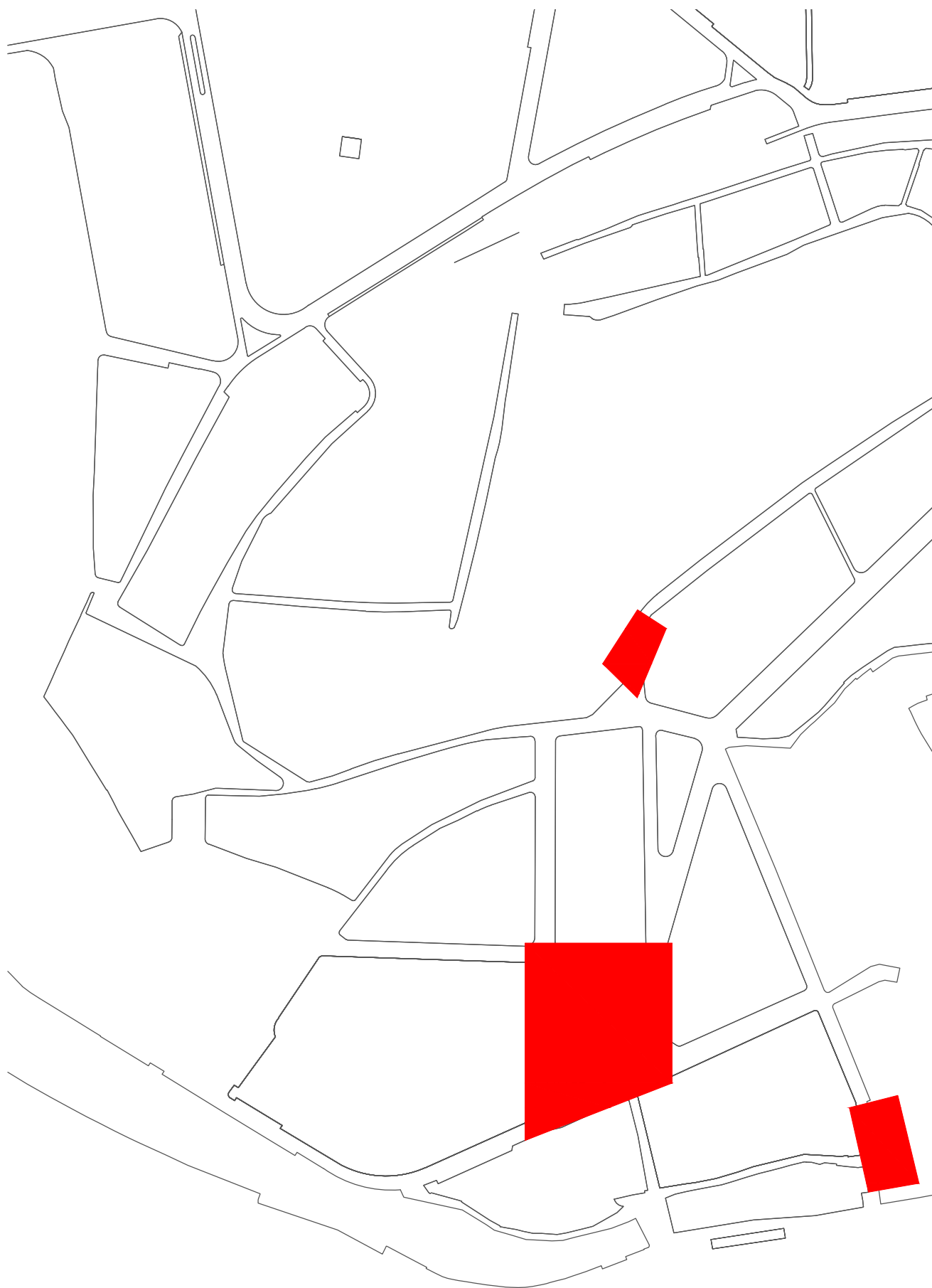




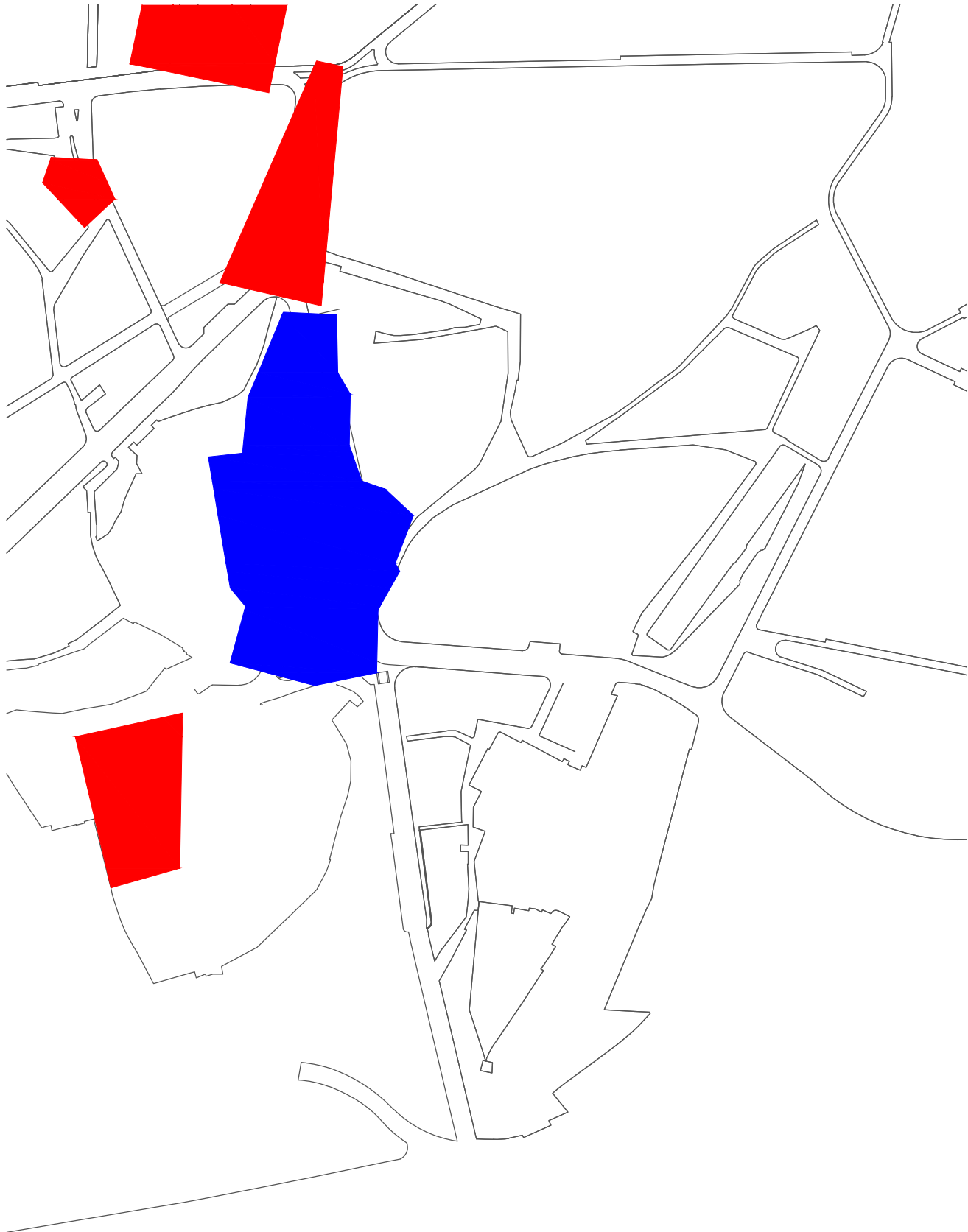
Planta Centro Histórico do Porto - Morro da Sé
Ocupação Funcional - Comércio, Serviços e Habitação

SK EDUCATIONAL PRODUCT





Planta Centro Histórico do Porto - Morro da Sé
Desenho do Espaço Público





Planta Centro Histórico do Porto - Morro da Sé
Espaços Verdes



NOVAS ESTRATÉGIAS POLÍTICAS E REVITALIZAÇÃO URBANA DO CENTRO DO PORTO. O SURGIMENTO DO PORTO VIVO.

*“Na nossa sociedade errante, sempre em transformação devido ao movimento e ubiquidade do seu presente, “património histórico” tornou-se numa das palavras-chave da tribo mediática: ela remete para uma instituição e para uma mentalidade.”*⁶³

A criação da denominada Avenida da Ponte “(...) é, na verdade, uma questão que ciclicamente tem marcado a presença nos Gabinetes e direção política da Câmara – durante mais de um século ... – e, em toda a história do município, terá sido o empreendimento que a mais projectos deu origem. Existiram, desde 1883, várias dezenas de propostas (...).”⁶⁴

Nesta dissertação, particularmente neste capítulo, torna-se essencial a apresentação de uma nova equipa criada em 2002, a Sociedade de Reabilitação Urbana Porto Vivo, que “visa nitidamente incentivar e agilizar operações de reconversão urbanística e social de centros urbanos, através do fornecimento da base legal e logística capaz de favorecer o investimento privado”⁶⁵. Consequentemente, com o na-

scimento desta sociedade, “ganha forma uma terceira geração de políticas de reabilitação urbana da área central da cidade”⁶⁶ e tende-se para a valorização do centro histórico face a outros espaços da mesma.

Todavia, tal como se pode verificar na imagem, já nos finais dos anos 60, dada a falta de capacidade política e sobretudo económica somando-lhe a oposição de algumas figuras da cidade (na sequência da Carta do Congresso de Veneza), surge um movimento que vai culminar, em 1974, na constituição do Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira-Barredo (CRUARB), que representou a primeira geração, extinta aquando a criação da SRU. Apesar de tudo, as propostas da segunda geração, apresentam uma melhoria em relação à primeira.

⁶³ CHOAY, Françoise, *Alegoria do Património*, Lisboa: Edições 70, 2010, p.11;

⁶⁴ REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida : contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 2001, p.9;

⁶⁵ QUEIRÓS, João, *Estratégias e Discursos Urbanos Políticos em torno da Reabilitação de Centros Urbanos, Considerações exploratórias a partir do caso do Porto*, Sociologia, Problemas e Práticas, 2007, p.104;

⁶⁶ *Idem*;

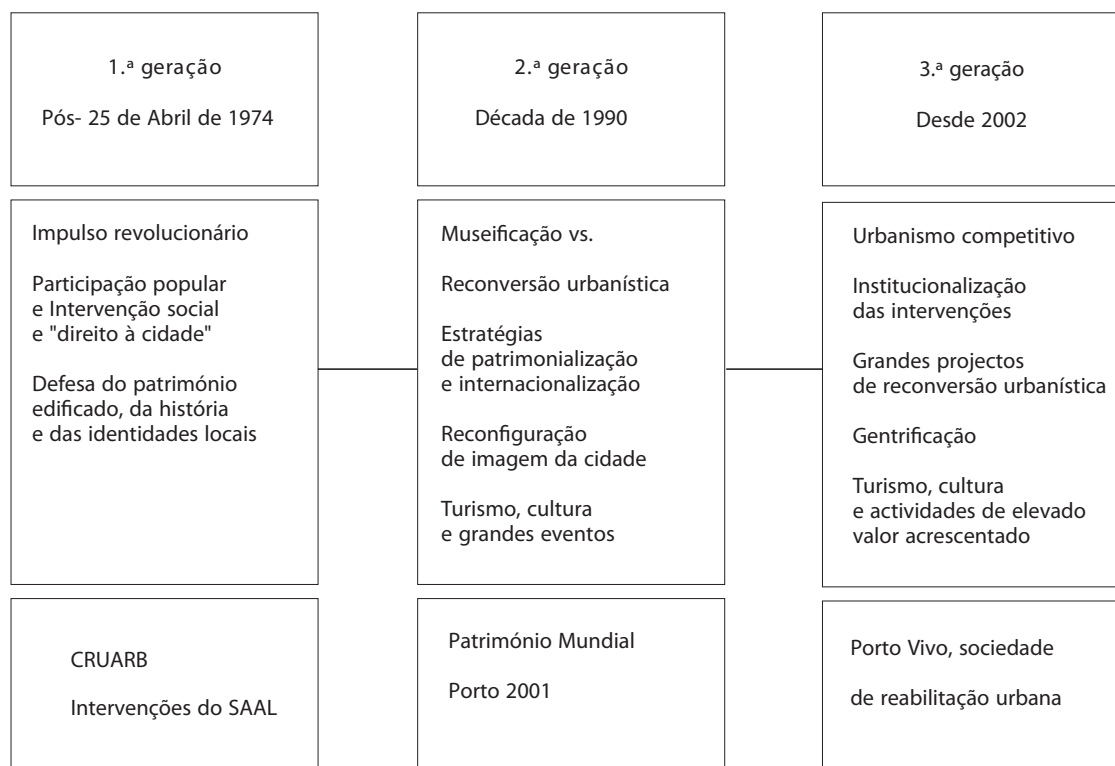


Fig. 2 - As três gerações de políticas de reabilitação urbana do centro do Porto ⁶⁷

“A clarificação da aposta definitiva na recuperação do edificado em detrimento da nova construção é um vector fundamental, mas apresenta-se também como um desafio.” ⁶⁸ Porém o maior desafio será “restaurar bem e de forma sustentável e integrada, sobretudo nas zonas mais sensíveis” ⁶⁹, e é neste contexto que a SRU Porto Vivo se assume como pioneira.

“Com o “regresso à Baixa” como pano de fundo, ganham destaque fenómenos como as grandes operações de reconversão

urbanística e de requalificação do património edificado, o turismo, a promoção de negócios e actividades de elevado valor acrescentado ou a gentrificação.” ⁷⁰

Denota-se aqui uma ruptura com os programas precedentes, “os centros tradicionais — o seu património histórico, cultural, identitário, arquitectónico — são agora os grandes factores de diferenciação das cidades” ⁷¹, como salienta Rui Rio a propósito do caso específico do Porto:

⁶⁷ QUEIRÓS, João, *Estratégias e Discursos Urbanos Políticos em torno da Reabilitação de Centros Urbanos, Considerações exploratórias a partir do caso do Porto*, Sociologia, Problemas e Práticas, 2007, p.105;

⁶⁸ QUEIROZ, Francisco, PORTELA, Ana Margarida, *Conservação Urbana e Territorial Integrada*, Lisboa: Livros Horizonte, 2009, p.98;

⁶⁹ *Idem*;

⁷⁰ QUEIRÓS, João, *Estratégias e Discursos Urbanos Políticos em torno da Reabilitação de Centros Urbanos, Considerações exploratórias a partir do caso do Porto*, Sociologia, Problemas e Práticas, 2007, p.105;

⁷¹ *Idem*;

“No programa com que nos apresentámos aos portuenses fomos sempre bem claros no que concerne à nossa estratégia para o Porto. Não entendemos que uma cidade que tem uma Baixa com a riqueza da nossa a possa abandonar; muito menos por contraposição a um crescimento urbanístico exagerado nas freguesias mais afastadas do Centro. Por isso, desde o novo PDM, passando pela política fiscal e por outros incentivos de diversa natureza, tudo tem apontado para o regresso à Baixa. O regresso ao Porto que o distingue das restantes cidades. O Porto que todos sentimos de forma muito especial.”⁷²

Os problemas do centro histórico são múltiplos o que leva à diminuição da qualidade de vida dos cidadãos, principalmente dos moradores. De facto, a vontade política condiciona as escolhas estratégicas de revitalização. A revitalização assume um carácter de compromisso e diálogo com numerosos atores, recorrendo a diferentes escalas para utilizar uma linguagem comum. Revitalizar passa portanto pelo equilíbrio satisfatório entre as leis do desenvolvimento económico,

os direitos e as necessidades dos habitantes e a valorização da cidade como um bem público.

No caso do Porto, para que o centro histórico, a Baixa, possa sobreviver por si só, é necessário curar as feridas, que o conjunto de casas de fundação medieval deixem de ter um carácter empobrecido e isolado, assim como os conjuntos das ruas estreitas e tortuosas de outrora, deixem de ser ruas amputadas e escondidas. Neste sentido, a Sru Porto Vivo escreve:

“(...) A área central do Porto coincidente, em larga medida, com a sua Baixa tradicional constitui (...) um alvo incontornável da política de reequilíbrio sócio-urbanístico. Pretende-se (...) inverter a tendência instalada de declínio deste espaço – bem patente na perda da função habitacional, na crise do comércio, na incapacidade de atracção de actividades ligadas ao terciário superior; e ainda, na crescente expressão de exclusão social nas ruas –

⁷² Discurso de Rui Rio na cerimónia de constituição formal da Porto Vivo, SRU, 27 de Novembro 2004, in QUEIRÓS, João, *Estratégias e Discursos Urbanos Políticos em torno da Reabilitação de Centros Urbanos, Considerações exploratórias a partir do caso do Porto*, Sociologia, Problemas e Práticas, 2007, p.105;

– dinamizando operações exemplares de reabilitação urbana ao nível de quarteirão, em articulação com outros agentes públicos e privados. Transformar decisivamente a capacidade local de fixação dos estratos médios e jovens em termos de população, criar uma imagem atractiva deste espaço para funções económicas qualificadoras da sua base económica e, ainda, restituir-lhe condições de acessibilidade, animação e vivência urbana são alguns dos desafios claramente assumidos para este território, cujo simbolismo e identidade são tão marcantes. (...).⁷³

Observa-se como objectivo o reavivar – reabilitar, revitalizar, reconverter, regenerar – do centro histórico portuense, no qual se compreendem alguns aspectos de âmbito físico, cultural, social ou económico, partindo-se do princípio de que nestes contextos de intervenção, existem determinados elementos e/ou condições que possibilitam a viabilização da concretização de tais intenções.

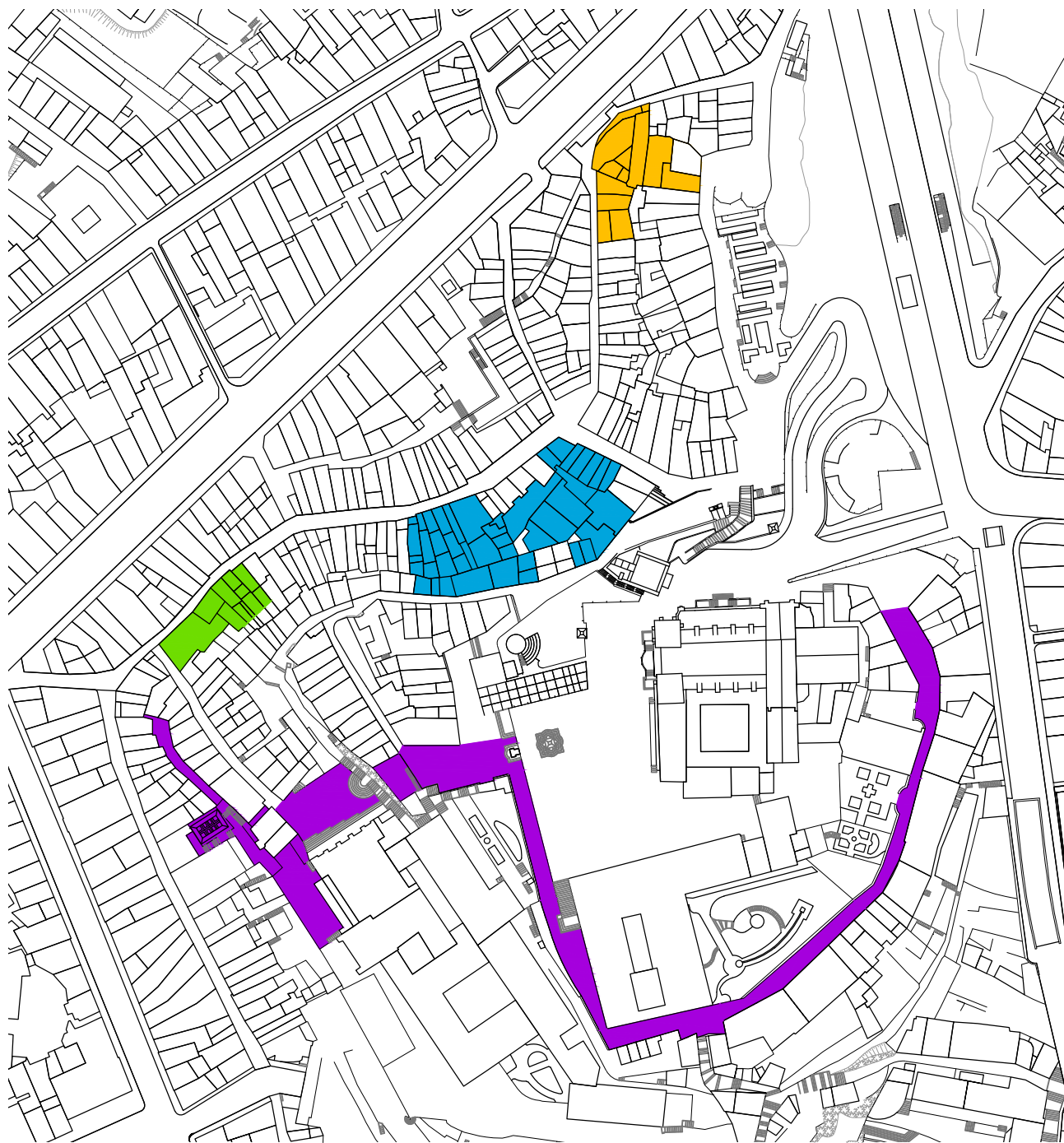
Atualmente decorre o Programa de Acção para a Reabilitação Urbana do Morro da Sé, coordenado pela SRU Porto Vivo, sustentado no Plano de Gestão do Centro Histórico do Porto Património da Humanidade e aprovado em 2009, que numa parceria público-privado prevê a criação de uma residência de estudantes, uma unidade de alojamento turístico, a ampliação da residência de 3a idade e a

qualificação do espaço público.

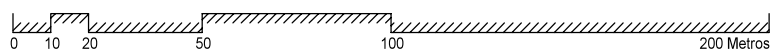
Com esta proposta a SRU fomenta: o desenvolvimento económico, através da recuperação de edifícios e espaços para a instalação de novas atividades económicas; o desenvolvimento cultural, com a recuperação e valorização do património cultural, incluindo, desde que possível, a refuncionalização do património edificado em desuso; o desenvolvimento social, a partir da criação/remodelação de equipamentos e de serviços de proximidade; e por fim a qualificação do espaço público e do ambiente urbano, modernizando das infraestruturas urbanas e incluindo a instalação de infraestruturas para as tecnologias de informação; esta recuperação e qualificação do espaço público, envolve o uso mobiliário urbano e equipamento estruturante.⁷⁴

⁷³ SRU, Porto Vivo, *Delimitação da Área de Reabilitação Urbana do Centro Histórico do Porto em Instrumento Próprio [Projecto]*, Porto, 2011, p.13;

⁷⁴ in Parcerias para a Regeneração Urbana, consultar em http://www.portovivosru.pt/morro_se/index.php?m=25



Planta Centro Histórico do Porto - Morro da Sé
Parceria para Regeneração Urbana - SRU



Legenda:

Unidade de Alojamento Turístico

Ampliação da Residência de 3ª idade

Residência de Estudantes

Espaço da Via Pública

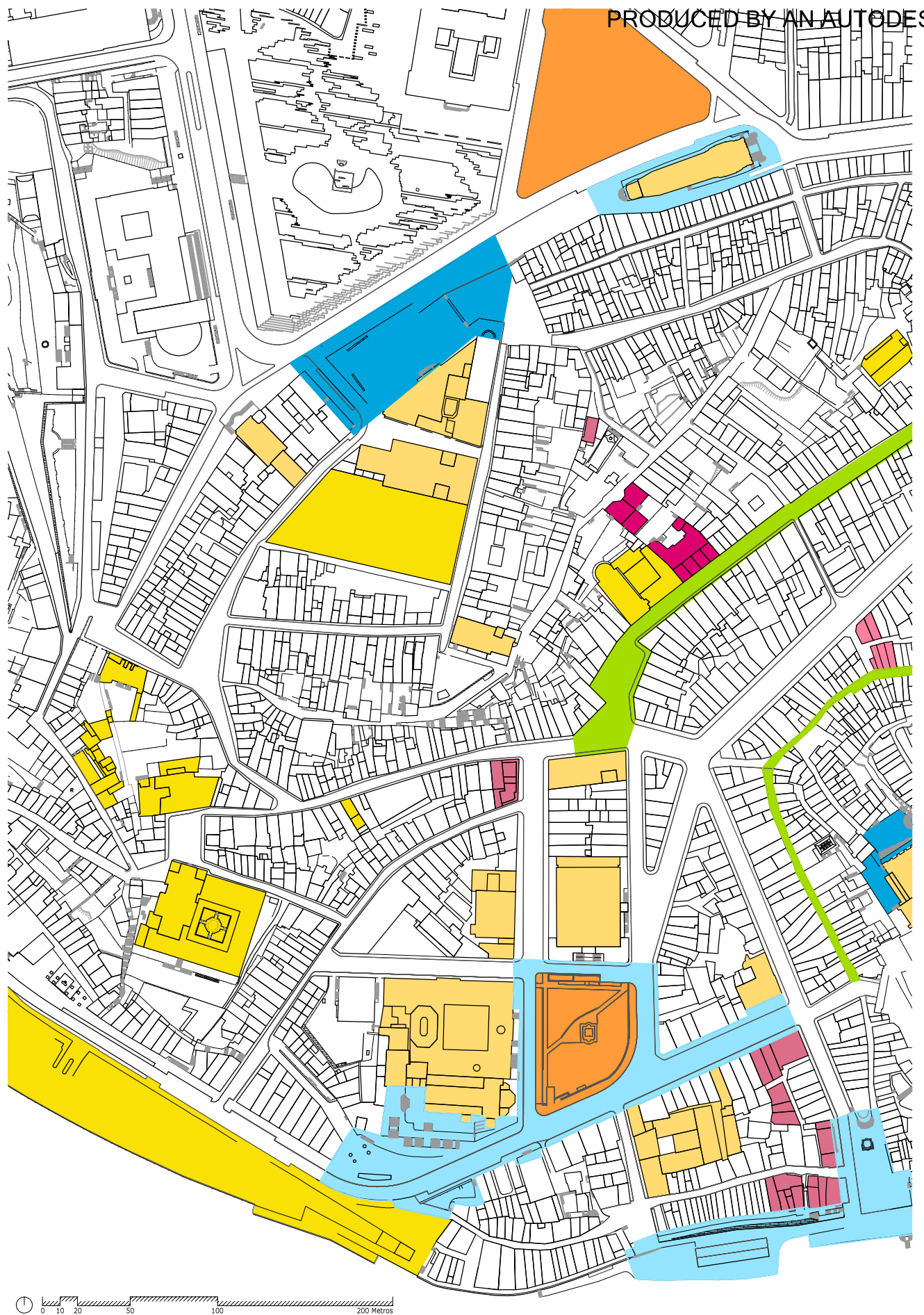
À primeira vista, este projeto e incentivo através da inclusão de novos equipamentos melhorará a imagem desta zona, tornando-a mais atrativa, uma vez que esta área como já referido se apresenta bastante degradada. Torna-se importante conservar, mas é necessário que esta conservação reutilize a cidade de modo a mantê-la viva e vivida, diversificada, complexa, promotora de lugares que se adequem aos nossos dias e crie oportunidades para a sua expansão e sustentação.

Já, no que se refere, à estratégia do turismo urbano, tema que normalmente se apresenta como complexo, na medida em que envolve outros factores como: o desenvolvimento de infra-estruturas, precauções ambientais, melhoramento de imagem, adesão da comunidade, etc, observamos que esta área da cidade apresenta diversos espaços de pertinentes, dada a existência de arquiteturas excepcionais, ruas, calçadas e pavimentos, herança que carregam consi-

go a história da cidade.

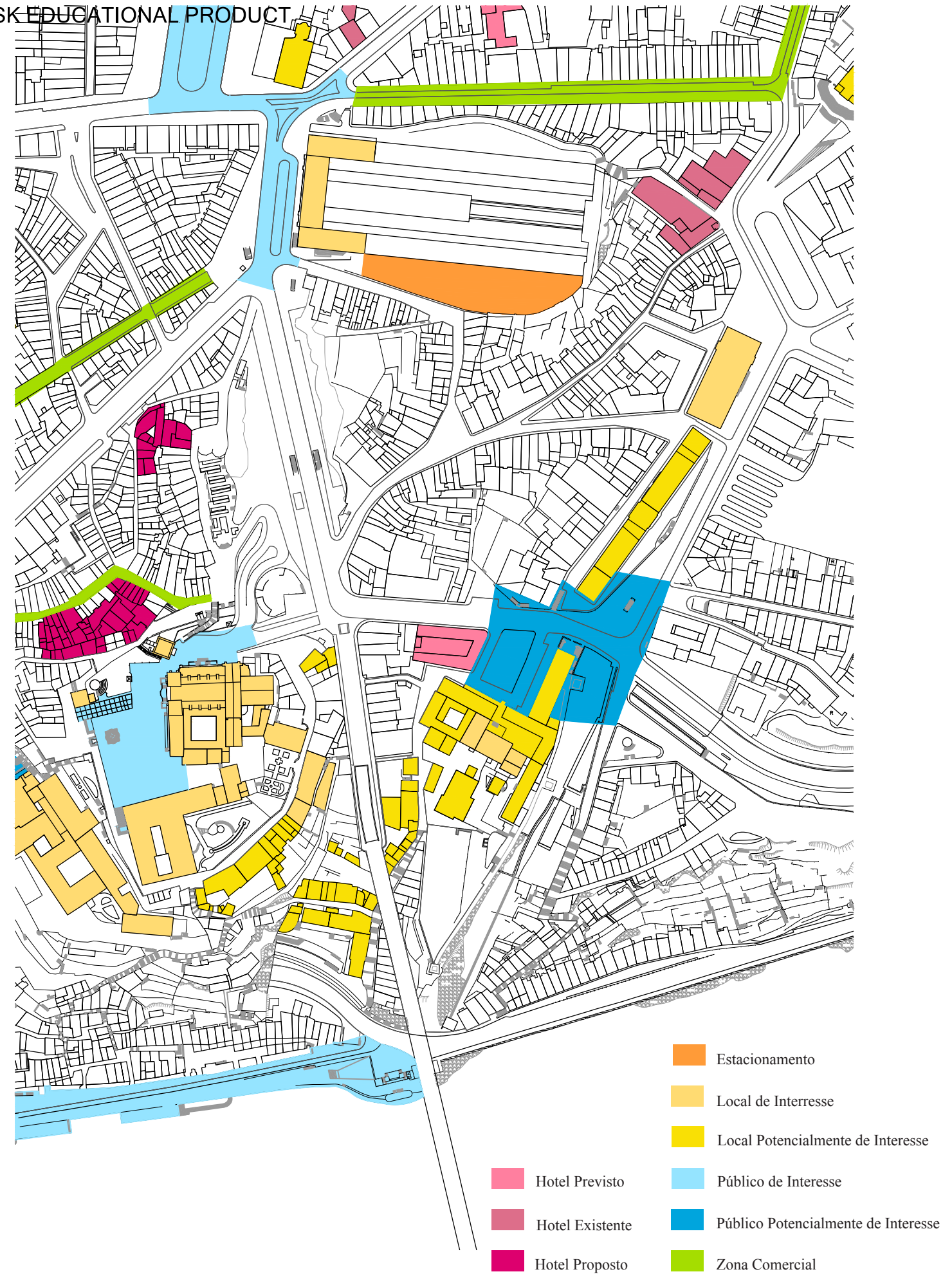
No entanto, para que o desenvolvimento turístico se torne sustentável é necessário um ambiente natural preservado assim como uma comunidade receptora integrada e favorecida económica e sócio-culturalmente. Deste modo no centro histórico do Porto é essencial o desenvolvimento de serviços que entrem em contacto com os turistas e visitantes, como hotéis e restaurantes, até mesmo pequenos comércios tradicionais. Ao mesmo tempo, o intuito de captar o interesse visitante é particularmente importante devendo-se incluir, nesta zona, a capacidade e habilidade de oferecer os seus aspectos qualificativos, que garantem a sua singularidade e identidade, presente na sua paisagem e arquitetura, na diversidade e atividades culturais e de lazer, na sua história e mitos tradicionais, assim como a sua geografia local, que no caso do Porto se apresenta marcante.





Planta Centro Histórico do Porto - Morro da Sé
Estratégia de Turismo - SRU

SK EDUCATIONAL PRODUCT



ESTRATÉGIAS DE REVITALIZAÇÃO URBANA.

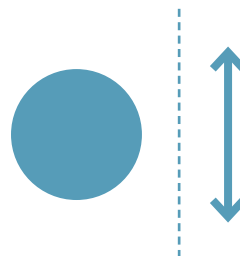
No seguimento desta dissertação, e com objectivo a definição de uma abordagem à área em estudo propõe-se uma nova forma de encarar os problemas expostos. Assumindo uma posição radical apresentam-se

duas soluções opostas: a total separação da Avenida relativamente a malha medieval (solução A); ou a integração do eixo como promotor de iniciativas visando a valorização do centro histórico (solução B).

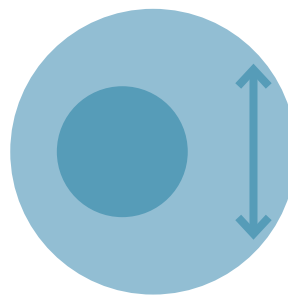


A Solução A passaria por entender a Avenida como elemento externo à lógica do centro histórico, delegando ao centro toda a responsabilidade de promoção de desenvolvimento. Porém dada a situação atual, parece improvável a sua capacidade de autogestão, que poderia numa visão pessimista conduzir a uma maior degradação da zona.

A Solução B que por sua vez incluiria a avenida na lógica do centro histórico, apresenta também os seus perigos. Admitindo a construção do vazio de modo a consolidar esta zona na malha urbana, poderia retirar de todo o interesse ao investimento na área antiga, cujas ruas tortuosas e íngremes já por si desencorajam. Novamente num cenário pessimista o que poderia suceder-se o desenvolvimento em torno da Avenida negligenciando-se toda a Baixa.



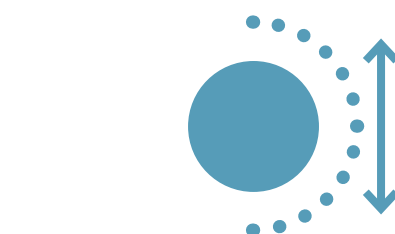
Esquema referente à Solução A



Esquema referente à Solução B

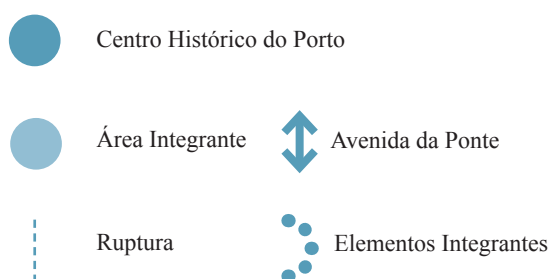
Nesta ordem de ideias, parece importante definir uma terceira estratégia mais consensual que encare o desenvolvimento da Avenida da Ponte como objecto potenciador de revitalização do centro histórico. A Solução C surge então como uma combinação das duas precedentes. Visto não parecer plausível a autossustentabilidade do centro histórico o eixo deve ser encardo como determinante na sua revitalização. No entanto de forma a minimizar a colisão de escalas o seu carácter deve ser repensado fortalecendo as ligações transversais. Assim recuperar-se-ia tanto quanto possível a antiga relação entre as atuais margens nascente e poente da Avenida.

Retomando a análise tipológica denota-se que a degradação desta área advém do êxodo populacional, por si relacionado com a procura de serviços e equipamentos essenciais que sustentem a habitação. Por sua vez, estes promoveriam a qualidade de vida urbana, incentivando a criação de



Esquema referente à Solução C

Legenda:



emprego e consequentemente (re)incluindo este centro num sistema de transporte de bens, pessoas e informação. Neste sentido, torna-se pertinente perceber quais os equipamentos e serviços em falta nesta zona de maneira a dinamizar movimentos entre o centro histórico e a restante cidade.



O RELEMBRAR, A CIDADE E A SERRA. DAS PONTES AO COMBOIO. DA IDEIA À CONSEQUÊNCIA.



“Dentre dos muros contorciam-se as ruas que se enovelavam em torno do ancestral domínio dos bispos: ruas apertadas sem ar, sem luz, como eram todas as que da Sé vinham descendo até ao Douro.” ⁷⁵



A cidade do Porto, espaço outrora delimitado pela muralha medieval (já parcialmente desaparecida), de vielas e ruas estreitas, tortuosas e esventres num pronunciado declive, resulta de um longo processo de crescimento espontâneo e de planeamentos que foram adicionando e substituindo elementos ou conjuntos, transformando a cidade num território histórico e morfologicamente heterogéneo.

Na verdade, para compreendermos a origem e razões para a abertura da Avenida D. Afonso Henriques, posterior Avenida da

Ponte, ato resultante desse longo processo, sentiu-se a necessidade de retroceder no tempo. Deste modo, recuar-se-á até meados do séc. XIX, época assinalada por dois fatores relevantes nesta dissertação: a tentativa de união entre as duas margens do rio Douro, no qual, de entre outras, nasce a Ponte Luís I; e a substituição do Mosteiro de S. Bento de Ave Maira pela Estação de S. Bento, responsáveis pelo início de um período de profundas transformações urbanísticas no núcleo histórico da cidade Porto, visíveis ainda nos dias de hoje.



⁷⁵ Alberto Pimentel, in O Porto Há Trinta Anos, in MONTEREY, Guido de, *O Porto: origem, evolução e transportes*, Porto: G.M., 1972, p.52;

CONSTRUÇÃO DA PONTE LUÍS I. UMA NOVA PONTE SOBRE O RIO DOURO, UM NOVO EIXO VIÁRIO.

“As primeiras travessias sobre o rio Douro eram feitas tradicionalmente por barcas de passagem e, durante curtos períodos, foram utilizadas também pontes flutuantes, que facilitavam, as comunicações entre o Porto e Vila Nova de Gaia.”⁷⁶

Nos finais do séc. XVIII inícios do séc. XIX, sentiu-se a necessidade de ligar as duas margens de uma forma mais estável; solicitou-se então ao governo, por parte das autoridades portuenses, a construção de uma ponte de madeira assente sobre 20 barcas, interligadas com amarras de ferro.

Junto ao cais da ribeira é então inaugu-

rada, a 15 de Agosto de 1806, a Ponte das Barcas. Todavia, com a segunda invasão francesa, veio a desgraça, e esta ponte revelou-se bastante frágil e catastrófica, na fuga à cavalaria francesa, comandada por marechal Soult, a 29 de Março de 1809, que vencera a resistência local.



Fig. 3 - Batalha do Porto triunfo do maréchal Soult contra as tropas portuguesas, a 29 de março 1809.
Jung Thédore (1803 -1865)- Aguarela, 1.160 x 2.100m - Petit Trianon Versailles.

⁷⁶ REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida : contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 2001, p.21;

“...Assim aconteceu. Os habitantes da cidade, dementados pelo pavor, correram á ponte, como estrada de salvação que a todos primeiro lembrava. Ao chegar junto d’ella, aquillo era uma massa compacta e apertadissima, onde mal se podia respirar — e aquella massa compacta lançou-se por ella fora cada vez mais apertada, cada vez mais comprimida e cada vez mais allucinada, voando, não correndo, impellida pelo terror.

Ao chegar a meio da ponte estacou um momento. Ouviu-se então aquelle grito pavoroso, medonho, que fizera parar Luiz Vasques e o sargento. E’ que diante d’aquella massa tão compacta, tão comprimida e tão ferozmente empurrada para a frente estava um abysmo, estava aquelle terrível boqueirão, que a estupidez deixara apoz de si ao fugir. Ás primeiras dezenas de pessoas sumiram-se de repente na voragem, sem terem tempo sequer de fazer um esforço para estacar, sem terem tempo para mais que para soltar aquelle brado pavoroso de medonha agonia, aquelle grito de alarme contra a morte que de súbito e como que á traição se lhe abria debaixo dos pés. (...)”⁷⁷

“(...) Uns caem à água, outros procuram deter-se, perante o perigo. Há um movimento de recuo, o sopesar dos que estão adiantados, contrapondo-se à multidão ávi-

da que empurra com crua demência. (...)”⁷⁸.

Nunca se saberá quantas pessoas ao certo terão morrido esmagadas ou afogadas nesse calamitoso momento. Apenas fica:

“(...) O alarido dos que d’aquella sorte se achavam subitamente em frente da morte, e o dos que de terra presenciavam esta immensa desgraça, com a morte também a poucos passos de distancia, porque os francezes desciam pela rua de S. João abaixo, lançando de si um chuveiro de balas, era medonho, tremendo, indizível. (...) N’aquella meia dúzia

⁷⁷ Arnaldo Gama (1828-1869) – *O Sargento-Mor de Villar, Episódios da Invasão dos Francezes* – Porto 1863;

⁷⁸ MONTEREY, Guido de, *O Porto: origem, evolução e transportes*, Porto: G.M., 1972, p. 39;

de palmos de terra, n'aquella estreita fita de madeira que se estendia sobre o Douro, representou-se n'aquelle dia uma scena, que compendiou em breve resumo tudo quanto a agonia e o pavor tem de mais perfeito de mais horroroso... .”⁷⁹



Fig. 4 - A população do Porto em fuga ao exército de Soult em 1809.
Detalhe do quadro na igreja de S. José das Taipas.

Apesar da tragédia, “(...) depois de três anos a passar regularmente a pé enxuto pela ponte das barcas, é natural que a população ribeirinha não se conforma-se com a destruição da ponte e, ultrapassado o sentimento de insegurança, resultante da presença dos Franceses (...)”⁸⁰ constrói-se uma nova Ponte das Barcas, com uma técnica mais avançada, que garantisse uma maior solidez. Desta vez, a ponte era “(...) assente em trinta e três barcas. Tinha de extensão quase mil palmos. No centro, guardada a necessária distância entre as duas barcas, havia um alçapão ou ponte levadiça dividida em duas metades que

eram suspensas para permitir a passagem das embarcações de alto bordo sempre que estas desejavam ancorar na parte superior do rio (...)”⁸¹, técnica, aliás, já utilizada na primitiva ponte.

A localização desta ponte surge representada na planta de George Balck de 1813 e de W. B. Clarcke de 1833, como se pode observar nas plantas (fig. 5 e 6); esta comunica, do lado do Porto, com o cais da ribeira, um espaço amplo e plano limitado pela frente da muralha, e no seu enfiamento, como se pode verificar pelas gravuras (fig. 8 e 9), a única abertura que marca a entrada para o interior da muralha (atual Largo da Lada).

⁷⁹ Arnaldo Gama (1828-1869) – *O Sargento-Mor de Villar, Episódios da Invasão dos Franceses* – Porto 1863;

⁸⁰ AZEREDO, Manuel de, *As pontes do Porto : história de uma paixão*, Porto: FEUP, 2002, p.38;

⁸¹ PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Moraes, *Memória do Rio, Para uma história da navegação do Douro*, Porto: Edições Afrontamento, 1984, p.152;



Fig. 5 - Planta de George Balck de 1813.



Fig. 6. - Planta de W.B. Clarcke de 1833



Fig.7 - Henry Smith 1813 OPORTO, WITH THE BRIDGE OF BOATS.



Fig.8 - Vue de La Ville et du Port de Porto. H. L'Evêque. d. London P.ed 1817.



Fig.9 - Gravura de Forrester.

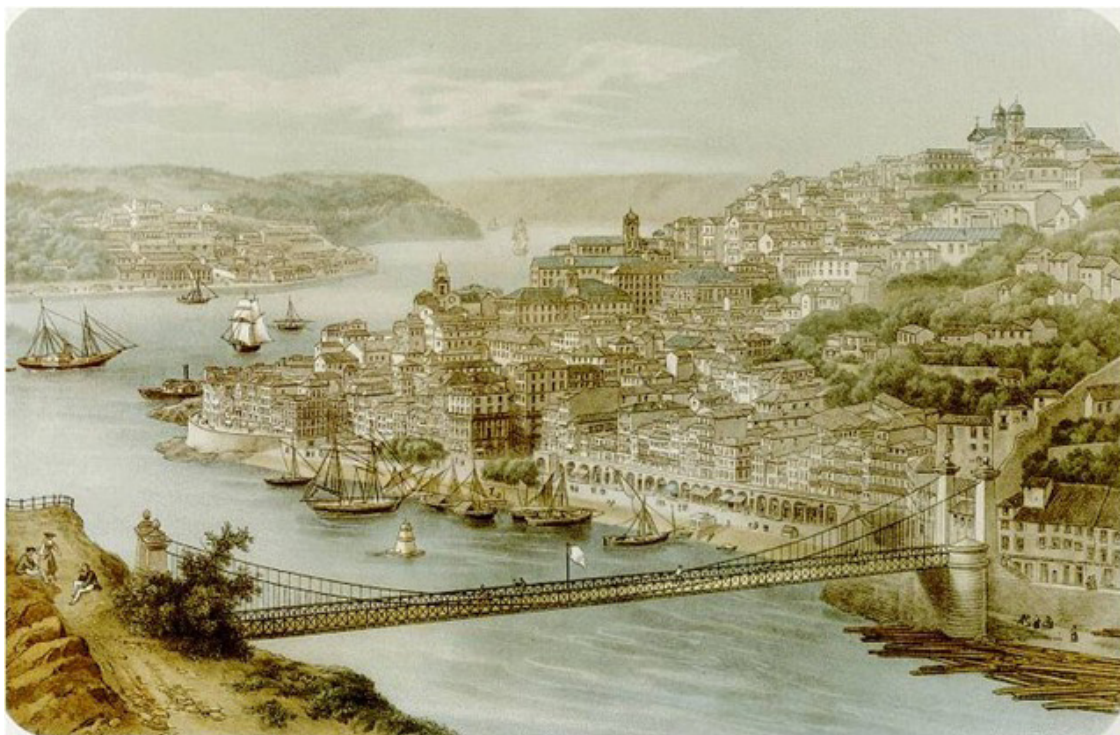


Fig.11 - Vista do Porto. Paris. L. Turgis J.ne Imp.r r. dès Ecoles et á New York Duane S.t 78.
Dessiné et Lithog. Par Doroy.

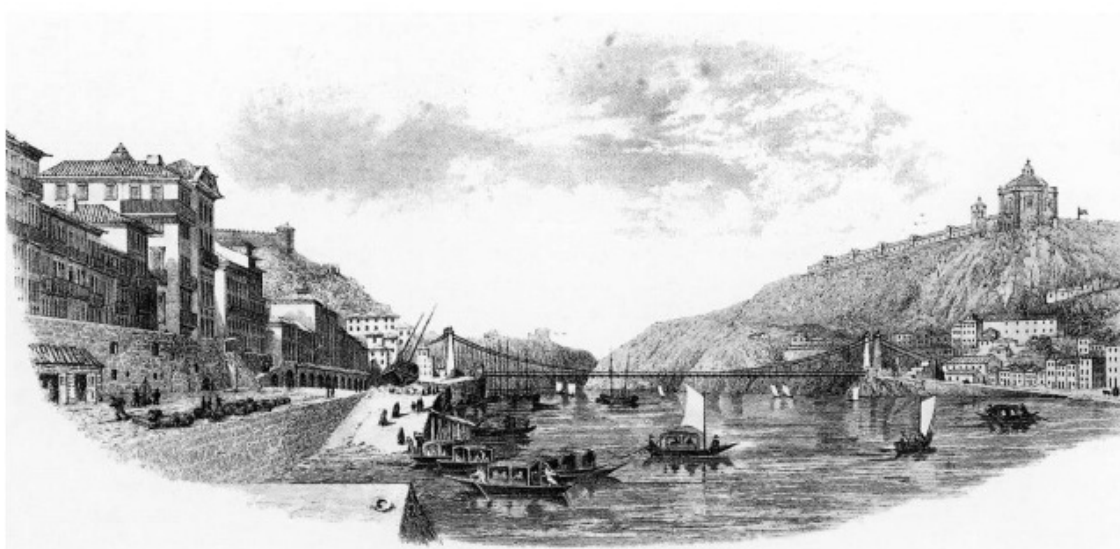


Fig.12 - Gravura do Barão de Forrester, destinado a ilustrar, com outros, a litografia do seu mapa
“O Douro portuguez e Paiz adjacente”, estampado em 1860.

A Ponte Pênsil afigurava-se assim “(...) uma altura de 10 m sobre o nível normal das águas, estendendo-se num comprimento de 170,14 metros. Apresentava uma largura de 6 metros, incluindo já dois passeios, um de cada lado, com um metro de largo cada. Estava suspensa sobre o rio, assentando em colunas de pedra, levantadas duas de cada margem, com a altura de 18 metro. (...)”⁸². Neste projeto destacam-se ainda duas inovações de vulto - os passeio laterais, já referenciados, e os candeeiros a petróleo, proporcionado a iluminação noturna nos dias cujo luar não existisse. No entanto, o facto do investimento da iluminação ser reduzido, aleado à inexistência de atividades noturnas, le-

vavam a que a ponte fosse “escura (...) de cuja a segurança se desconfiava, não era agradável”, onde conforto só era encontrado “quando uma pessoa chegava à Rua de S. João, melhor iluminada”⁸³.

Por outro lado, embora se apresentasse sombria num ambiente noturno, a Ponte Pênsil assumiu-se como um elemento sereno e flutuante, entre a base do vale e o rio, que desenhava e valorizava a paisagem urbana do Douro de outrora e que, no entanto, ainda hoje os seu apoios se integram na marginal. Segundo comentários da época: “(...) se passa muita gente, abana como varas verdes e chega a provocar vômitos.” Mas “(...) bonita é ela, linda mesmo. Muito bem construída.”⁸⁴



Fig.13 - Ponte Pênsil.

⁸² MONTEREY, Guido de, *O Porto: origem, evolução e transportes*, Porto: G.M., 1972, p.44;

⁸³ DIAS, Marina Tavares, MARQUES, Mário Morais, *O Porto Desaparecido*, Porto: Quimera Editores, 2002, p.22;

⁸⁴ *Idem*, p.20

Todavia, mais uma vez, com o decorrer dos tempos, o aumento da intensidade do tráfego e a desconfiança justificada, uma vez que a ponte “abana como varas verdes” durante a travessia dos peões, leva à revisão das questões de segurança que começam a ser postas em causa. Tal manifesto desencadeia novas ideias para a abertura de uma nova ligação, mas que desta vez ligasse diretamente à estrada real de Lisboa.

Deste modo, as ideias passam a aludir a uma ligação das duas margem a uma cota mais elevada, que possibilitasse a ligação da zona alta do Morro da Sé à Serra do Pilar, o que, por sua vez, facilitaria a precedente ideia de ligação com a estrada de Lisboa. Assim, em 1876, “(...) atenta as necessidade futuras das cidade, a Câmara Municipal do Porto solicita a construção de uma nova travessia que substituísse a Ponte Pênsil, uma vez que ela já não oferecia a segurança indispensável. Pretendia-se uma estrutura mais sólida e que duplicasse as ligações entre o Porto e Vila Nova de Gaia, mediante dois tabuleiro.”⁸⁵

A escolha do local para a construção desta ponte foi uma assunto que mereceu a melhor atenção das entidades competentes,

sendo, portanto, nomeada uma comissão formada pela Câmara Municipal do Porto, pela Associação Comercial e pelo Diretor das Obras Públicas, entre outros, cujo propósito seria a escolha do local mais conveniente e que transportasse consigo vantagens para ambas as cidades.

Neste sentido, ao encargo do Eng.º Joaquim de Matos, é elaborado um projeto que serviria de base ao concurso para a construção da ponte, no qual se presumia a construção de dois tabuleiros: um que interligasse as margem do rio Douro à cota baixa, servindo assim a parte ribeirinha da cidade; outro deveria permitir a comunicação à cota superior, “(...) estender-se-ia desde as proximidades da Rua Chã e Santo António do Penedo, na margem direita, até à parte inferior da Serra do Pilar.”⁸⁶

Entre 1881 e 1886, surge então, a Ponte Luís I, projetada pelo Eng.º Teóphile Seyrig, “(...) uma obra arrojada de engenharia, de magnífica estrutura (com problemas técnicos peritamente concebidos e resolvidos) (...) Por isso e pela sua elegância tem provocado a admiração de todos – nacionais e estrangeiros.”⁸⁷

⁸⁵ REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida : contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 2001, p.24;

⁸⁶ *Idem*;

⁸⁷ Carlos de Passo, em Guia Histórica e Artística do Porto, in MONTEREY, Guido de, *O Porto: origem, evolução e transportes*, Porto: G.M., 1972, p. 47;

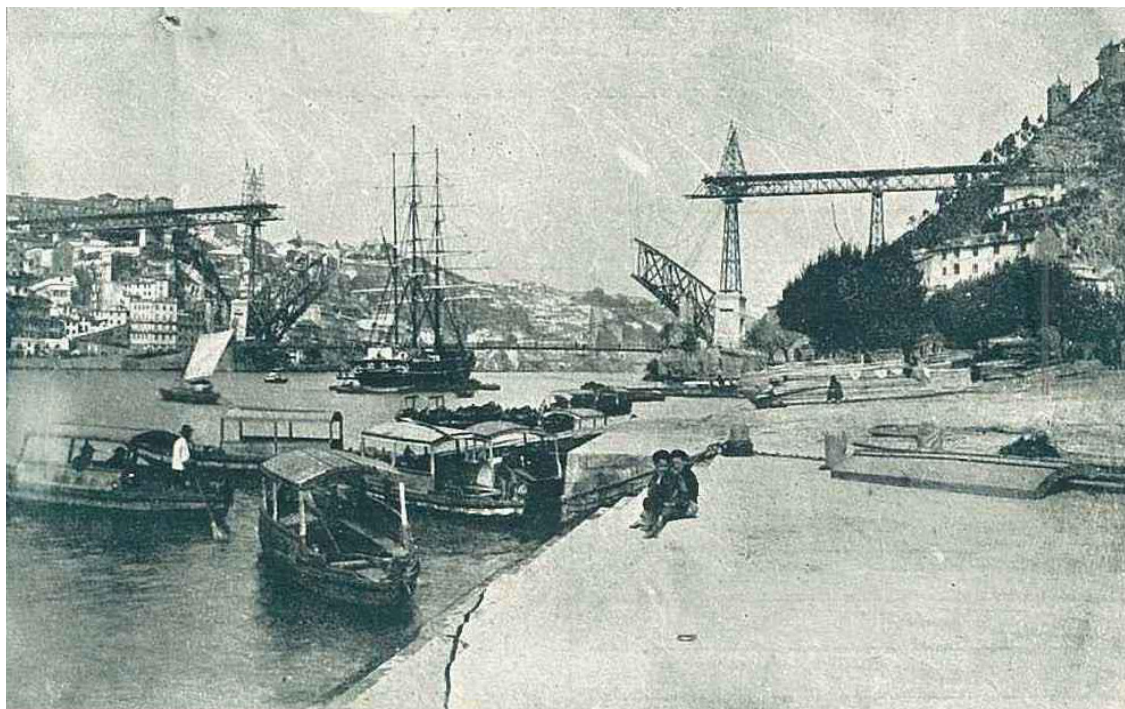


Fig.14 - Construção da Ponte D. Luiz I.
Porto antigo.

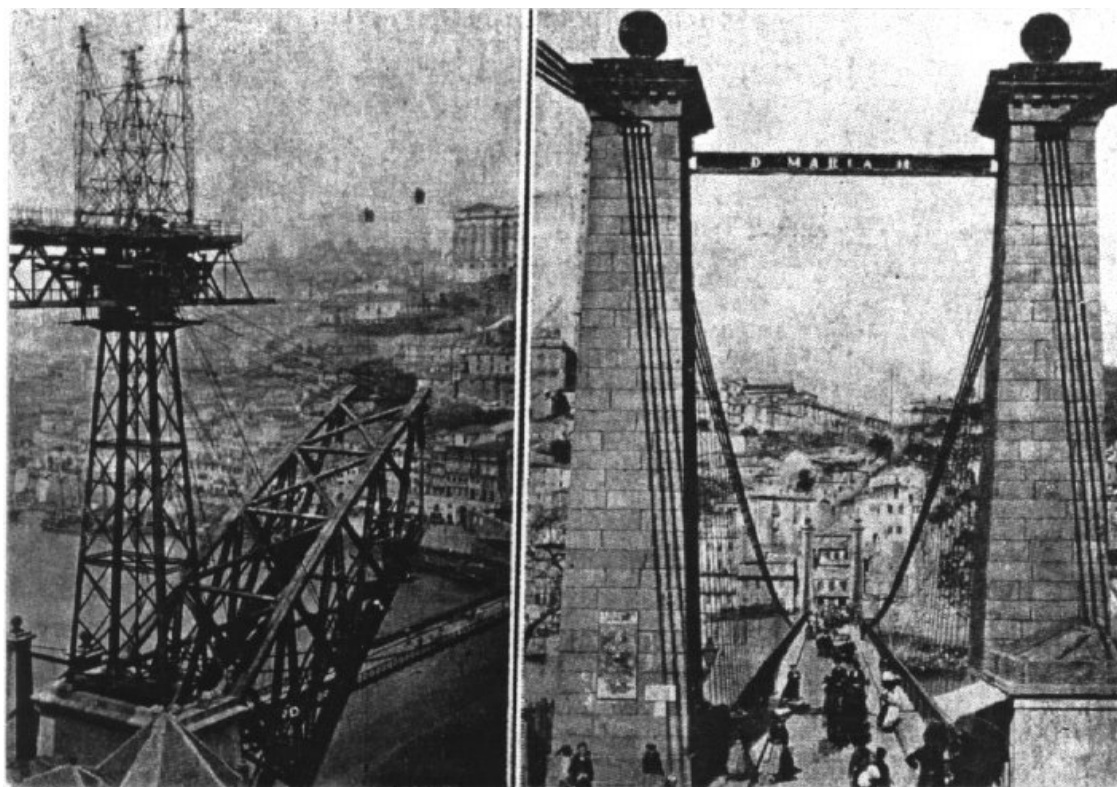


Fig.15 -A demolida Ponte Pênsil ao lado da Ponte Luís I, no início de construção.

Esta ponte localiza-se junto da Ponte Pênsil, praticamente paralela, e aparece quase coincidente com a anterior, apresentando-se poucos metros mais para nascente. É inaugurada, solenemente, a 31 de Outubro 1886, representando a “(...) terceira tentativa de criar uma travessia estável

sobre o rio Douro, para ficar ao serviço das populações das duas margens. Trava-se de um verdadeiro momento da nova era industrial e da Arte do Ferro.”⁸⁸ Completada e inaugurada, a 12 de Outubro de 1887, começa-se a demolição da Ponte Pênsil, restando apenas os dois obeliscos da margem direita.



Fig.16 - Pormenor da Planta do centro Histórico do Porto, Telles Ferreira, 1892.

⁸⁸ REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida : contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 2001, p.27;



Fig.17 - Ponte Pensil e D. Luis I entre 1886 e 1887.
Imagem obtida, por George Tait, no atual Jardim do Morro.

A inserção da Ponte Luís I não trouxe à cota baixa grandes alterações nas ligações com a restante cidade, devido à existência da Ponte Pênsil, sendo apenas necessárias algumas modificações no espaço público contínuo; por sua vez, o mesmo não acontece à cota superior, no qual a sua inserção apresentou-se mais complicada e marcante, principalmente no Porto, dada a necessidade de introduzir infraestruturas na malha urbana consolidada, mais concreta-

mente no núcleo histórico da cidade.

À cota superior, a construção da ponte obriga então a novos arranjos urbanísticos no seus acessos: do lado de Gaia presenciou-se à abertura da Av. Saraiva de Carvalho, do lado do Porto já em 1883, “(...) ainda a ponte estava a ser construída, já a Câmara do Porto e o Governo se empenhavam no estudo de um eixo viário que, através do Corpo da Guarda, permitisse chegar rapidamente ao largo de S. Bento e à Praça de D. Pedro.”⁸⁹

⁸⁹ REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida : contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 2001, p.27;

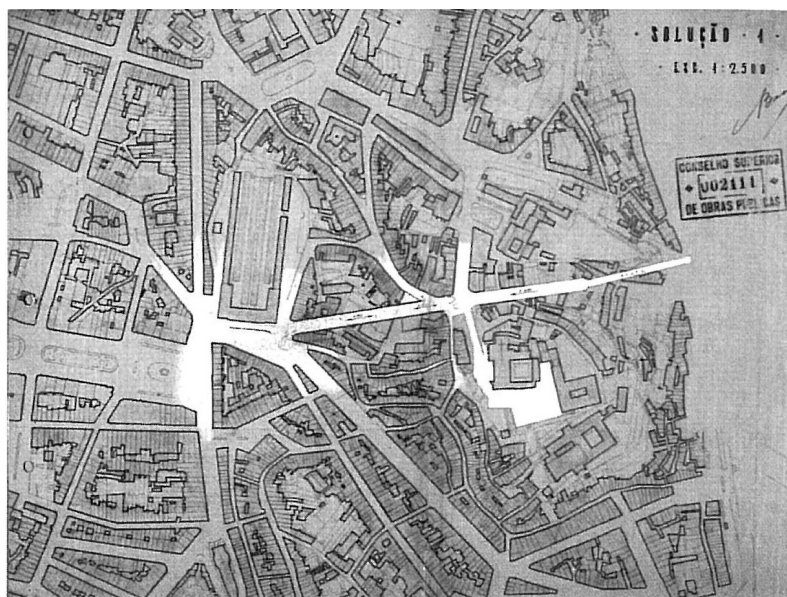


Fig.18 - Projecto 1883

Os projetos para esta área e para a abertura da Avenida D. Afonso Henriques, sucediam-se sem se chegar a uma decisão consensual.

Nos finais do séc. XIX, a destruição do Convento da Ave Maria e construção da ainda existente estação de São Bento, veio fortalecer a centralidade desta zona citadina, o que acrescentará problemas ao nível viário. No entanto, este tema será melhor abordado no próximo subcapítulo.

Em 1947, à cota baixa, abre-se então o denominado Túnel da Ribeira, que é responsável pela comunicação da Ponte Luís I e a Avenida Gustavo Eiffel á Rua do Infante D. Henrique, com o intuito de desviar o transito do cais da ribeira conduzindo-o

às ligações com o centro da cidade. Contudo, esta obra obriga a demolir grande parte do casario entre a Sé e a frente ribeirinha (tema que se retomará posteriormente nesta dissertação).

A saturação do tráfego rodoviário nesta ponte, conduz de novo à discussão da necessidade de criar novas travessias, facto que, em 1963, se viria a concretizar com a abertura da Ponte da Arrábida.

Todavia, à escala do vale e da cidade, entre Porto e Gaia, a Ponte Luís I surge como uma “parede de ferro atráspareada”⁹⁰, fortalecendo o enquadramento visual para nascente e revigorando a relação entre as margens, transversalmente ao rio.

⁹⁰ DIAS, Manuel Graça, *Ponte da Avenida*, in *Architècti* 45, Editora Trifório, Oeiras, trimestral, Janeiro de 1999, p. 22;

Segundo Adalberto Dias, a Ponte das Barcas “(...) como outras que lhe seguiram e todas no mesmo sítio – Ponte Pênsil e Ponte Luís I, sobrepuseram-se à realidade existente e ao desenho e estrutura das duas cidades, seguindo mais a lógica da optimização de sua natureza e resolução construtiva (...) pese embora a dificuldade e resistência de ligação das pontes urbanas do Porto, é inegável a qualidade do desenho e das soluções construtivas adoptas em todas elas, como é precisa e rigorosa a localização da Ponte Luís I, num dos pontos de maior tensão das duas margens e neste vale de duas colinas, cada uma delas com os seus referentes, Mosteiro da Serra do Pilar, de um lado, e a Sé e o Palácio Episcopal, do outro.”⁹¹



A ÚLTIMA BADALADA DAS AVÉ-MARIA. ESTAÇÃO DE S. BENTO E O REFORÇAR DA CENTRALIDADE.

“(...) o Mosteiro de São Bento de Avé Maria, poucos os que dele ouviram falar e em ínfimo número os que, cruzando diariamente a Praça de Almeida Garrett na pressa de chegar a qualquer lado, pois aquele é ainda o caminho mais rápido e directo para atravessar a cidade, nos mesmos sentidos de há 400 anos, (...) nas bocas escancaradas da Estação Ferroviária que vomita multidões apressadas, ansiosas por dele se afastar em cada manhã, mergulhando rapidamente no caos em que se transformou o Largo das Freiras, onde o mercado diário, barulhento e colorido trazia um pouco de agitação à pacata cidade do Porto.”⁹²

⁹¹ DIAS, Adalberto, *Ponte sobre o Rio Douro, entre Fontainhas – Porto e a Serra do Pilar – Vila Nova de Gaia*, in *Monumentos 9*, DGEMN, Lisboa, setembro de 1998, p.67;

⁹² PINHO, Isabel Maria Ribeiro Tavares de, *O Mosteiro de São Bento de Avé Maria do Porto, 1518/1899, uma arquitectura no séc. XVIII*, vol. I, docente acompanhante: Prof. Doutor Fausto Sanches Martins, Dissertação de mestrado em História de Arte, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2000, p.181;



Fig.19 - Rua das Flores, e antigo Mosteiro de São Bento de Avé Maria (séc. XIX).



Fig. 20 - Porto Antigo - Convento Ave-Maria.

O Mosteiro de São Bento de Ave Maria do Porto nasce em 1518 – concluído em 1528 – bem perto do limite norte interior, daquela que representaria a última proteção muralhada, a Muralha Fernandina. Este edifício, de grande dimensão e regularidade formal, conduz, do lado ocidental, ao redesenho do espaço exterior adjacente, que faz desaparecer a parte inferior da Ria dos Carros para dar lugar à Rua do Faval (atual Rua dos Loureiros), e origina o Largo das Freiras, atualmente denominada de Praça Almeida Garrett.

Neste espaço, local de convergência da Rua do Loureiro, do Corpo da Guarda e das Flores, as feiras e “o mercado diário, barulhento e colorido” centralizavam uma parte importante do comércio na época medieval. A sua proximidade com a importante Porta de Carros, que por sua vez fazia ligação com a estrada de Guimarães, favorecia trocas com a região envolvente, apresentando-se assim como uma zona essencial à cidade.

Com o início do séc. XVIII, as feiras multiplicam-se e dispersam-se pela cidade,

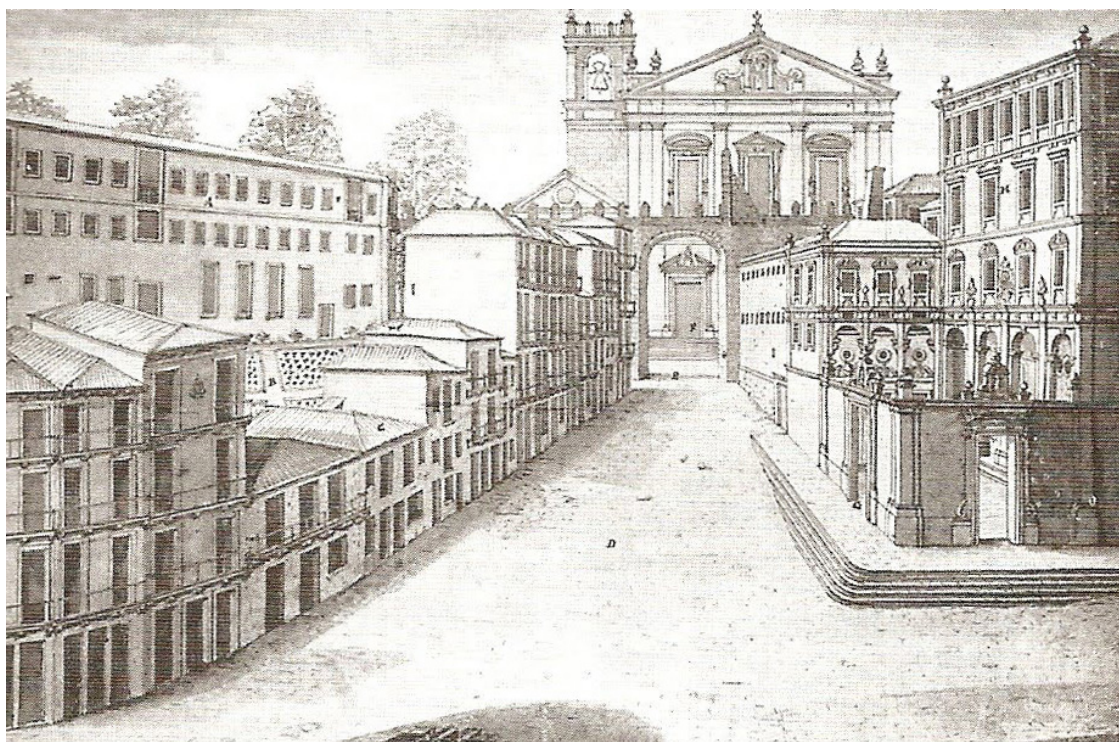


Fig.21 - Largo da Feira de São Bento e Porta dos Carros, em fins do séc. XVIII.

proporcionando o desenvolvimento de trocas e promovendo o abastecimento dos bairros emergentes, fomentando-se assim uma relação mais estreita entre a cidade e o vasto território rural periférico. “Vir à cidade – ou para os portuenses, ir à feira – constitui um hábito normal para a maioria, animando-se o Porto com a circulação dos feirantes e dos potenciais compradores.”⁹³

Este factor leva a que, na segunda metade deste século, com o constante aumento populacional e a difícil restrição de terrenos para cultivos, o Porto sinta a ne-

cessidade de se alastrar para fora do recinto muralhado e a Muralha Fernandina começa a ser parcialmente demolida, restando nos dias de hoje apenas dois pequenos tramos: um, a Oeste, próximo das Escadas do Caminho Novo, e outro sobranceiro aos Guindais. A demolição das muralhas deu, consequentemente, lugar à construção de novos espaços edificados e, por conseguinte, ao desenvolvimento da malha urbana extramuros. A Praça das Hortas ou Nova, posterior Praça de D. Pedro (atual Praça da Liberdade), surge então em 1721.

⁹³ FERNANDES, José Alberto V. Rio, *Porto : cidade e comércio*, Porto : C.M., 1997 p. 46;



Fig.22 - Mosteiro São Bento de Ave Maria, visto da atual rua da Madeira.
Repare-se na muralha ainda existente e que ladeava o Mosteiro.

Com a chegada do séc. XIX, a cidade do Porto começa a ponderar a construção de uma rede de caminhos de ferro, que surgia como nova forma de transporte em grande parte da Europa.

Neste sentido, a 19 de Dezembro de 1844, ergue-se a Companhia das Obras Públicas de Portugal que se encarrega do desenvolvimento das comunicações no País. No entanto, após dois anos, esta companhia dissolve-se e juntamente com ela a primeira ideia em prol dos caminhos de ferro.

Todavia, mais tarde, com a criação da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, inicia-se a construção, a 7 de Maio de 1853, da linha do Norte, partindo de Santa Apolónia. As dificuldades financeiras levam ao rescindir do contrato efectuado com esta companhia (1857), atribuindo-o à instituída Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, em 1859. A linha do Norte é finalmente inaugurada a 7 de julho de 1864, cujo primeiro comboio circula entre as estações de Vila

Nova de Gaia (Devesas) e Lisboa (Santa Apolónia).

Perante as diversas intervenções, fundamentadas numa política de desenvolvimento dos transportes terrestres, apontando para o acréscimo da mobilidade e com o intuito de facilitar o escoamento e distribuição da produção, assume-se como inevitável a destruição do Mosteiro em prol da implantação da gare ferroviária.

É iniciada a demolição, a partir de 15 de Outubro de 1900, procedendo-se à abertura do túnel da Avé Maria, posteriormente túnel de D. Carlos, no entanto mais conhecido por Túnel das Fontainhas ou de S. Bento. O primeiro comboio dá entrada em S. Bento a 7 de Novembro de 1896, sendo, deste modo, inaugurada a linha férrea entre Campanhã e Porto, numa extensão de 2707 metros.

“A chegada ao Douro do caminho-de-ferro vindo de Lisboa vai relançar a já velha questão da travessia do rio para que os caminhos dos comboios a vapor continuassem Minho acima. Aqui as soluções técnicas ganhavam outra equidade e o caminho escolhido dependia mais da suavidade do traçado do que da centralidade do uso ao serviço dos habitantes da cidade. (...) É interessante que vindo a linha de caminho-de-ferro já desde Aveiro encostada a poente pela baixa da beira-mar, junto à costa, admirando as ondas bravas do mar de Espinho, inflecte abruptamente para o interior por alturas de Coimbrões, contorna Gaia e vai encontrar o rio sem se mostrar, a nascente da Serra do Pilar. Passa o Douro setenta metros acima da linha da água e vai-se instalar nas alturas de Campanhã e daí para a velha casa de Avé Maria de S. Bento, no novo centro urbano do Porto.”⁹⁴

Com o desaparecimento gradual das feiras e consequente reformular do espaço urbano, o Largo das Freiras passa

a designar-se Praça Almeida Garrett, no qual a abertura, em 1875-92, da Rua Mouzinho de Silveira e a aprovação da proposta

⁹⁴ TAVARES, Domingues, *Quando Cortaram a Serra do Pilar*, in *Monumentos 9*, DGEMN, Lisboa, Setembro de 1998 61-62;



Fig.23- Porto - A Praça Almeida Garrett com a Estação de S. Bento em construção.
Postal da Casa Emilio Biel.



Fig.24 - Estação S. Bento, chegada do 1º comboio, Porto, 1896.

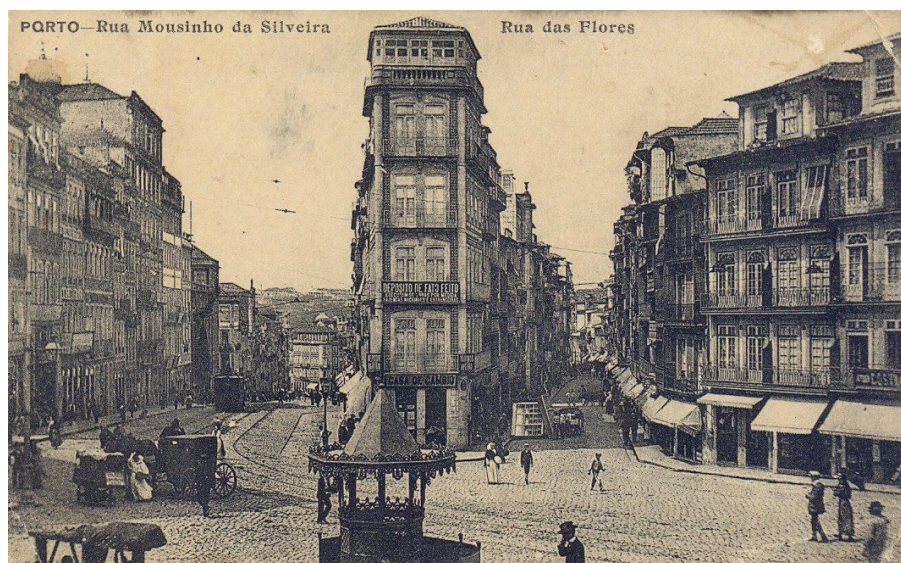


Fig.25 - Ruas Mouzinho da Silveira e das Flores, por volta do ano 1900.

de demolição do Mosteiro para a construção de uma estação de central dos caminhos de ferro, dada a sua proximidade com a Praça de D. Pedro (1888), assumiram papéis determinantes. Se por outro lado, a abertura da Rua Mouzinho de Silveira veio garantir a ligação da praça com a cota baixa da cidade – embora que com ela tenham desaparecido o encanado Rio da Vila, e parte das Vuelas da Biquinha e Congosta, assim como o setecentista Largo de São Roque – por outro, a transferência dos Paços do Concelho para um edifício próprio a norte, localizado na Praça de D. Pedro, transporta consigo o reforço da centralidade, o centro cívico do Porto.

Com o decorrer dos acontecimentos, nos finais do séc. XIX é a vez das atividades bancárias e financeiras se moverem para a baixa, juntando-se a este novo espaço. Tais acontecimentos levam a Praça de D. Pedro “(...) afirmar-se como o espaço central desta área que, entre meados e finais do século XIX, se torna como a comercialmente mais significativa da cidade, para tal contribuindo não só as condições de aces-

sibilidade que possui (...), como a imagem de modernidade que transmite, designadamente através de uma boa adequação urbanística às novas exigências funcionais.”⁹⁵ Esta praça possuía um enorme significado, uma vez que detinha a Norte a Câmara, a Este a Igreja e Convento dos Congregados e a Sul o convento de Santo Elói, valorizando-se ainda mais com a construção da estação central, a Sudeste.

“Deste modo, a Praça e as ruas próximas, constituem a área mais apetecida da cidade e, com a alteração das centralidades, o espaço de maior acessibilidade geral, o local privilegiado para o encontro entre as pessoas, logo onde a circulação de potenciais cliente e mais intensa, o que gere o interesse do comércio retalhista (...).”⁹⁶

Com a proclamação da República (1910), as novas infraestruturas, construídas no final do séc. XIX, entre as quais a Ponte Pênsil e a Ponte Luís I, assim como a Estação de S. Bento, geram um novo olhar perante a cidade, abrindo-a a novas perspectivas e oportunidades.

⁹⁵ FERNANDES, José Alberto V. Rio, Porto : cidade e comércio, Porto : C.M., 1997, p.52;

⁹⁶ *Idem*;



Fig.26 - Porto – Praça de D. Pedro, Arnaldo Soares.

Em 1913, a Comissão Administrativa da Câmara, sob autoria do Eng.º Gaudêncio Pacheco, chefe da 3ª Repartição, lança uma proposta para esta zona, no qual se considera fundamental e prioritária a ligação entre a Ponte D. Luís e Praça Almeida Garrett. Neste projeto são indicados três objectivos essenciais: tornar mais salubre o Bairro da Sé; reestruturar os acessos ao centro com o intuito de atrair investidores para a cidade; por fim, enfatizar a nova ponte e a Catedral, pondo a descoberto as suas silhuetas. Para a concepção

deste último objectivo, propunha-se a construção de duas amplas alamedas, simétricas, que assumiam como eixo a ponte e desenvolviam-se ao longo da escarpa do rio Douro. No que respeita à Sé, seriam demolidas edificações em seu redor que viriam dar lugar a um passeio circular, que arrancando de uma das alamedas envolveria a Catedral. A reestruturação dos acessos era feita a partir de uma praça circular cujas ligações partiam em direcção à Batalha e aos Clérigos, vencendo em viaduto as diferença de cota.

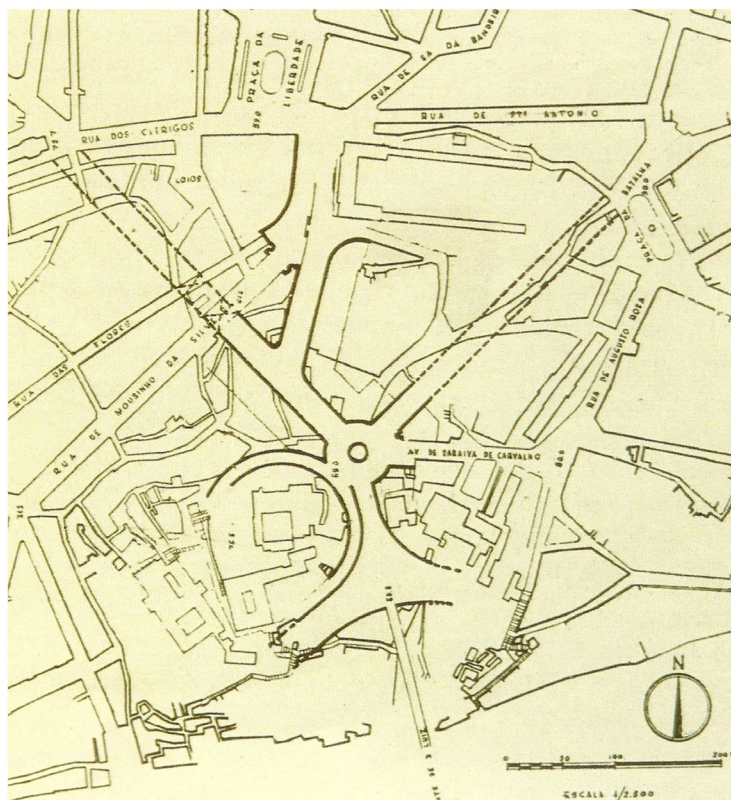


Fig.27 - Projeto de Gaudêncio Pacheco, 1913.

A via direcionada para os Clérigos, antes de se transformar em viaduto, bifurcava unindo-se a Praça Almeida Garrett. Quanto à salubridade, previa-se a construção do primeiro bairro operário, no centro da cidade, destinado às pessoas desalojadas.

Contudo, a ambição desta proposta e o elevado custo para a sua realização, levam a que esta não se concretize. Porém, três anos depois desta tentativa, a 5 de Outubro de 1916, assiste-se à inauguração da atual Estação de S. Bento, projeto da autoria do arquiteto Marques da Silva, iniciado a 9

de Novembro de 1916, ano em que é apresentada a proposta de Barry Parker para a Avenida da Ponte. Encontramo-nos numa época em que a cidade deveria ir ao encontro de novos tempos, “(...) através da expansão da malha urbana e da densificação do centro, onde o novo poder municipal, em processo de afirmação, procurava atribuir ao centro cívico uma monumentalidade e um prestígio à altura do novo regime, características estas que se materializavam através da construção de novos edifícios públicos, entre os quais os Paços



Fig.28 - Estação de S. Bento (cerca de 1915).

do Conselho e a abertura de novas e amplas avenidas, onde figuraria a então denominada Avenida da Cidade.”⁹⁷

Esta vontade presente de renovação da área central e novo centro cívico da cidade será atendida, em 1915, com a chegada do Arquiteto Inglês Barry Parker, um dos arquitetos europeus ligado ao movimento das “cidade-jardim”, que conjuntamente com o seu sócio Raymond Unwin, elabora dois projetos para esta área: um desenhava um novo espaço urbano (avenida-praça) para o novo centro cívico unindo a Praça

da Liberdade à Igreja da Trindade, e o outro unia a Estação de S. Bento à Ponte Luís I, reformulando todo o entorno da Sé.

As intenções políticas e culturais são bastante claras e foram enunciadas na formulação geral do plano urbanístico encomendado a Parker. Aquando da sua chegada, pretendia-se então: “(...) abrir e ampliar uma parte da cidade que está muito congestionada, abrir uma ampla avenida que deverá ser, sobre tudo muito dignificante, rasgar o centro da cidade e criar um verdadeiro centro cívico e um centro de estabelecimentos”.⁹⁸

⁹⁷ SILVA, Hugo Machado da, *Avenida da Ponte: impasse em continuidade*, docente acompanhante: Prof. Domingos Tavares, Prova Final para a Licenciatura em Arquitetura, Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2007, p.30;

⁹⁸ TAVARES, Rui, *Da avenida da cidade ao plano para a zona central : a intervenção de Barry Parker no Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, [1985-1986]. - p. 261-309 - Sep. “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, 2ª Série, 3/4, 1985-1986, p.281-282;

Como base conceptual para o seu projeto, Parker privilegia a regularidade, a variedade, a surpresa na leitura sequencial do espaço e a reconstrução do terreno pré-edificado que, por sua vez, aliado a instrumentos de controlo do mesmo o levariam a uma harmonia de conjunto.

Neste sentido, o arquiteto “(...) baseou a sua proposta na reestruturação de todos os acessos à área central, entre o tabuleiro superior da ponte Luís I e o eixo de saída para norte, que se inicia no conjunto da Trindade; ao mesmo tempo elaborou e desenvolveu, em pormenor, projectos de desenho urbano para toda a área entre a zona da Sé e a Praça do Marquês de Pomal, bem como os projectos arquitectónicos para toda a edificação que marginava a Avenida dos Aliados, incluindo o seu principal ponto de referência urbano e funcional que era os novos Paços do Concelho.”⁹⁹

De certo modo poder-se-á dizer que o projeto suscitava relevantes planos urbanísticos da segunda metade do séc. XIX, e desenhava quer arquiteturas inspiradas em imagens neoclássicas presentes nas arquiteturas locais existentes, quer modelos britânicos.



Fig.29 - Richard Barry Parker
Plano global de intervenções a realizar, 1915

Olhando para a planta, o projeto de Parker “(...) assentava na criação de toda uma plataforma, que abrindo espaço no centro da cidade pretendia, através de uma extensa trama de novos espaços urbanos, articular e cozer todo o centro da cidade. A reorganização da malha urbana teria como ponto de partida uma nova avenida, que que ligaria a Praça de D. Pedro ao futuro edifício dos Paços do Concelho, articulando todo o conjunto de novos espaços com

⁹⁹ TAVARES, Rui, *Da avenida da cidade ao plano para a zona central : a intervenção de Barry Parker no Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, [1985-1986]. - p. 261-309 - Sep. “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, 2ª Série, 3/4, 1985-1986, p.281-282;

o edificado pré-existente e aquele a erigir de uma forma mais eficaz e moderna.”¹⁰⁰

Nesta ordem de ideias, partindo-se da Ponte Luís I até à chegada à Praça da Trindade, o observador depara-se com uma clara sucessão de espaços, cujo ritmo pautado pelas praças e avenidas, estruturadoras da cidade, surge do silêncio do edificado que as circunscrevem.

Como elemento central deste projeto apresenta-se uma avenida – praça principal – na qual se destaca, a norte, o complexo administrativo municipal, que reforça o

eixo de composição central, firmando-se a sul com a Praça da Liberdade. Este vazio abria-se articulando-se com as ruas de Fernandes Tomás, Ricardo Jorge, Formosa, Paços Manuel e da Fábrica, que lhe eram adjacentes. No seu entorno, a edificação proposta destinar-se-á a novos programas comerciais (hotéis, grandes armazéns, grandes cafés), dada a importância que esta zona assumia na vida da cidade, sendo pelo mesmo motivo, feita uma reorganização das ligações com importantes pontos da cidade, no qual Parker escreve:

“Que todas as suas linhas de trafico convergem para dois pontos altos; que as principaes estradas, vindas do campo, tomam a mesma direcção, e que o único meio de ir d’um d’estes pontos para o outro, é descendo uma rua muito accidentada até á Praça da Liberdade para subir outra, igualmente íngreme, que parte da mesma Praça. Notei também que a maior parte das ruas, nas vizinhanças da Avenida, teem a direcção de Norte Sul, sendo cruzadas por vias mais curtas, de Leste para Oeste. Que entre estas a única continua atravez d’esta área, é a formada pelas ruas 31 de Janeiro e dos Clérigos, e, finalmente que nesta área não ha ruas diagonaes.”

*Para estas propõe “...que as ruas diagonaes deveriam atravessar a Avenida junto do seu extremo Norte, afim de que para ahi afflua a circulação” e “...que, passando por ahi, ficarão quasi ruas planas, correndo em direcções dos lados de Leste e Oeste que fornecem caminhos alternados entre os dois pontos importantes da cidade, já por mim apontados, evitando a descida e subida do valle.”*¹⁰¹

¹⁰⁰ SILVA, Hugo Machado da, *Avenida da Ponte: impasse em continuidade*, docente acompanhante: Prof. Domingos Tavares, Prova Final para a Licenciatura em Arquitetura, Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2007, p.31;

¹⁰¹ PARKER, Barry, “*Memórias sobre a projectada Avenida da Cidade (Da Praça da Liberdade ao Largo da Trindade)*”, Porto, Setembro de 1915, Typographia a vapor da Empresa Guedes, 244, Rua Formosa, 248 – Porto, 2º texto.

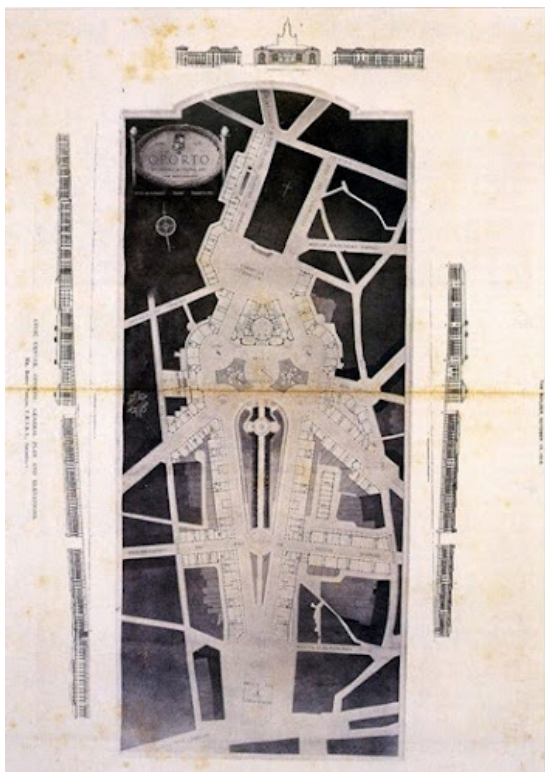


Fig.30 - O Projecto para a Avenida da Cidade de Barry Parker publicado em "The Builder" 1916

A Praça do Municipio ganha, portanto, protagonismo com esta abertura transversal dos seus limites, decompondo assim a avenida em três tempos: o primeiro, a Norte, com a mesma a servir o novo edificio dos Paços do Concelho; o segundo - a avenida - perspetivando o terceiro tempo, a Praça da Liberdade (antiga Praça de D. Pedro), que remata o conjunto tornando-se assim num ponto de convergência.

Numa segunda fase de intervenção, Barry Parker, irá ampliar e integrar o Projecto da Avenida da Cidade, num pla-

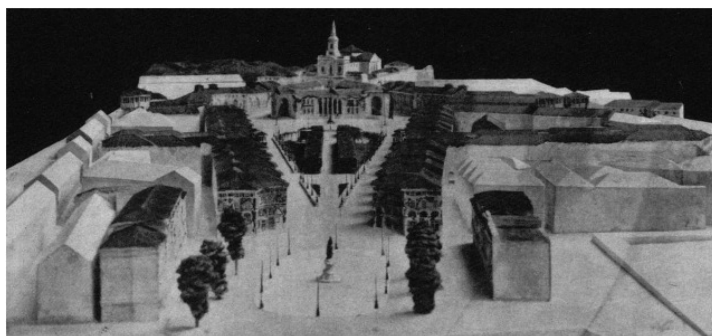


Fig.31 - Maqueta - Vista Sul



Fig.32 - Maqueta - Vista Norte

no mais vasto desde o tabuleiro superior da Ponte Luís I até à Avenida projetada e, desta, para norte da praça da Trindade até criar uma larga avenida que entroncaria na rua Faria Guimarães.

Entre a Estação de S. Bento e a Sé é então projetada uma nova Avenida, igualmente ampla que, seguindo o mesmo raciocínio, se desenvolve em três momentos. O primeiro, a Norte, aproveita a recém construída Estação de S. Bento no controlo do espaço enquanto que, a Sul, outra praça simétrica surge delimitada por um edificio a eixo com a avenida.

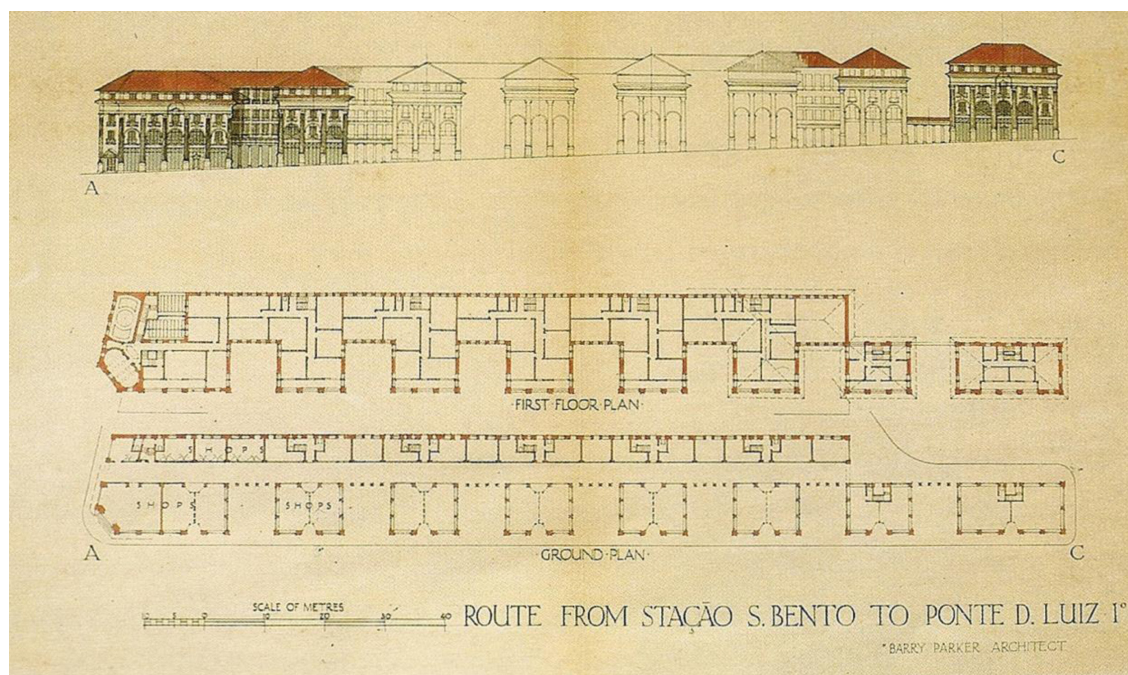


Fig.33 - Richard Barry Parker – Projecto de edifícios marginais, Avenida da Ponte, 1916.

Este, dada a sua posição, proporciona dois enfiamentos visuais contrastantes, de um lado a Ponte Luís I e de outro a Sé, esta enquadrada num novo conjunto de edifícios radiais, que desciam o morro agarrados à topografia, com um intuito monumentalizador. A fachada a norte da Sé, serviria também de cenário a uma praça rectangular que seria também desenhada pelo edifício axial à nova avenida.

De todas as propostas elaboradas pelo arquiteto inglês, apenas a atual Avenida dos Aliados foi concretizada e, aliás, subsiste ainda hoje como principal palco de eventos públicos da cidade. Porém, em retrospectiva, e apesar do seu carácter radical, as restantes propostas deste arquiteto visavam reinterpretar a mudança, apelando à memória como componente imprescindível à forma da cidade.



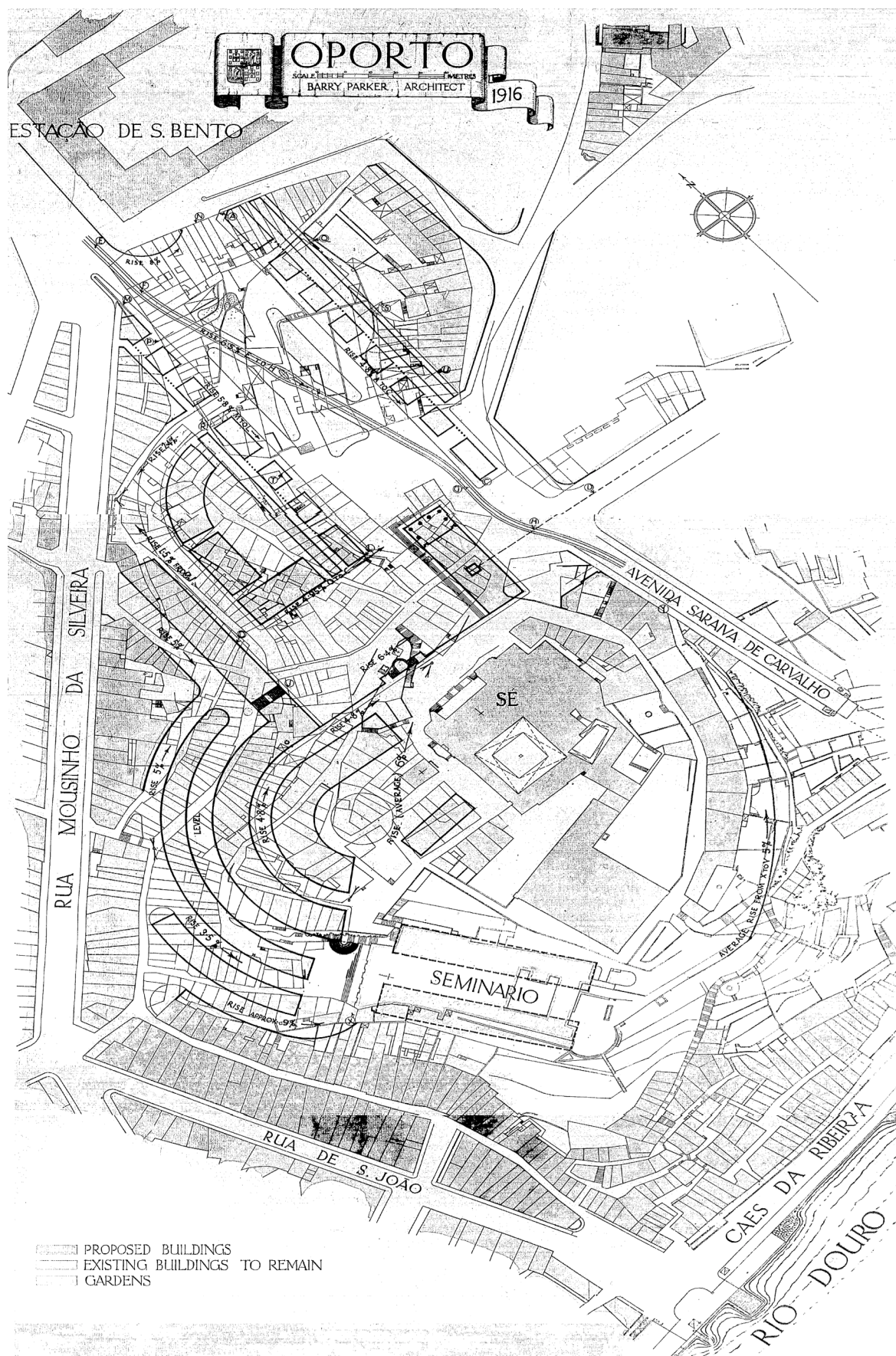


Fig. 34 - Richard Barry Parker – Proposta para a Avenida, 1915.

O DESAFOGAR DO MONUMENTO. DEMOLIÇÕES ATÉ FINAIS DO SÉC. XIX E INÍCIOS DO SÉC. XX

*“O património arquitectónico moderno edificado em Portugal nos anos 1920 a 1970 surge num contexto sócio-político diferente daquele a que assistimos noutros países europeus. As cicatrizes económicas e sociais herdadas da participação portuguesa na I Grande Guerra e para das fragilidade e inconstância governamental da I República, mergulham o país, em 1928, num embrionário regime autocrático que, a partir de 1933, com a instituição da nova Constituição, consolida a vigência do Estado Novo, por mais de quatro décadas.”*¹⁰²

O processo de transformação que o edifício da Sé do Porto e a sua área urbana envolvente iriam sofrer, associa-se, assim, à política iniciada pelo Estado Novo relativamente aos monumentos nacionais.

Em 1929, sob alçada do Ministério do Comércio e Comunicações (posterior Ministério das Obras Públicas), é criada a Direcção Geral de Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN), à qual incumbia

reunir os serviços de obras de edifícios e monumentos nacionais.

O conceito de intervenção e de restauro, levado a cabo por esta instituição, constou na “limpeza” de edifícios como capelas, ou de ornamentos nos mesmos, que não correspondessem à sua fundação. Este conceito apresenta-se no primeiro boletim de restauro editado por este organismo do Estado, no qual escreve:

“O País voltou ao Passado no culto dos seus monumentos, restaurando uns e conservando outros, dando, enfim, a todos, a pureza da sua traça primitiva.”

¹⁰² Sandra Vaz Costa, A palavra tornada pedra, in TOSTÕES, Ana, *Arquitectura moderna portuguesa: 1920-1970*, Lisboa: Instituto Português do Património Arquitectónico, 2004, p.39;

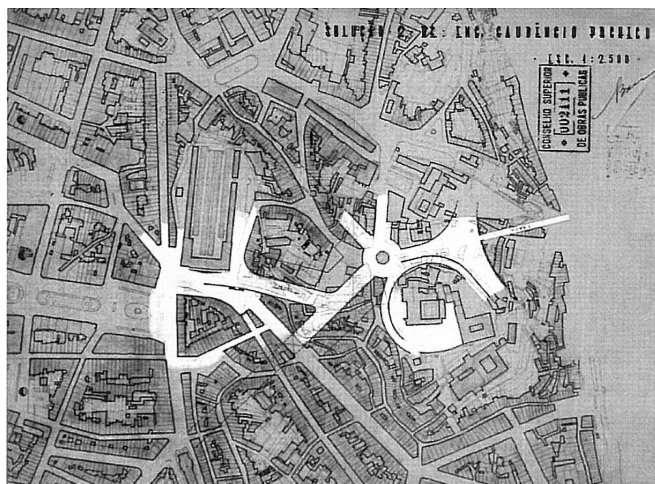


Fig.35 - Comissão Técnica Municipal – Proposta para a Avenida, 1920.

Por outro lado, respetivamente às construções adjacentes aos objetos em restauro, optou-se pelo desafogar do monumento, isto é, numa área circundante de 100 a 150 metros seriam demolidas todas as construções presentes.

A DGEMN recai cirurgicamente no património medieval que, de acordo com atuação prevista pelo regime político, revela uma estratégia traçada a partir da legitimidade histórica. Tal ato assume semelhanças com o pensamento de Ruskin (apresentado já nesta dissertação), no sentido de que herança arquitectónica do passado deve ser defendida e salvaguardada na sua forma original.

Perante esta ideologia, e vista a densidade da malha urbana que envolvia a Sé do Porto, não será então de admirar que esta fosse alvo de demolições.

Contudo, já nos meados do séc. XIX se projetavam demolições junto da Sé – projeto 1883 – no qual foram apenas apontadas alguns alargamentos e alinhamentos de ruas, como por exemplo a Bainharia, Pelames e Cimo de Vila. O mesmo se pode verificar na proposta do Eng.º Gaudêncio Pacheco ou mesmo na de Barry Parker, embora se observe que, com o passar dos anos, as propostas apresentam uma maior intensidade de demolições entorno da Sé.

Em 1920, uma nova proposta é discutida em reunião de Câmara, apresentada pela Comissão Técnica Municipal e que demonstra bastantes semelhanças à proposta de 1913. Destacam-se as ligações à Batalha, que por sua vez são conduzidas pelas ruas Chã e Saraiva de Carvalho, evitando assim os custos e as demolições propostas anteriormente

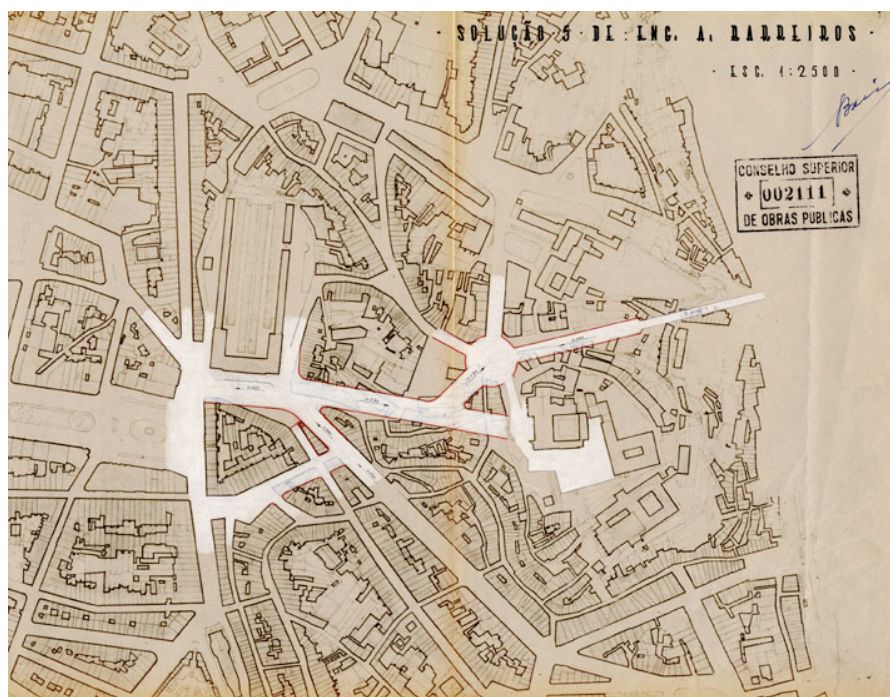


Fig.36 -Eng. António Bonfim Barreiros – Proposta para a Avenida, 1929.

Em 1929 é apresentada uma variante deste projeto da autoria do Eng.º António Bonfim Barreiros, chefe do serviço da Carta da Cidade da Câmara Municipal, que proponha o nivelar de Praça Almeida Garrett a toda a sua largura, com o objectivo de facilitar o trânsito. Consequentemente, aumentava ligeiramente a inclinação da avenida proposta, assim como da Rua Mouzinho de Silveira.

Neste debate de ideias, surge em 1932 o “Prólogo ao Plano da Cidade do Porto” de Ezequiel de Campo que, como mera curiosidade, esboça uma reforma para esta área. Nele traça alterações substanciais entorno da Sé e na zona do Morro do Corpo da Guarda, reestruturando os acessos visando uma melhor circulação, no qual inclui uma nova ligação à Praça Almeida Garrett, uma avenida, que parte da fachada lateral da Sé:

“Uma grande varanda da Cidade na Sé; em baixo os Grilos; se pudesse, arrasava o Aljube, deixando-lhe apenas o que perto tem de arte: avenida da Praça Almeida Garrett directa à Sé, e torneando para a rua Saraiva de Carvalho e para o tabuleiro superior da Ponte D. Luís; e novas ruas no morro da Sé.”¹⁰³

¹⁰³ CAMPOS, Ezequiel de, *Prólogo ao plano da cidade do Porto*, Porto: Empresa Industrial Gráfica, 1932, p.36;



Fig.37 - Ezequiel de Campos – Esquissos de Reforma da zona central, 1932

Denota-se, com a sucessão e apresentação das propostas para o centro da cidade, que o destino da edificação adjacente à Sé estava traçado. Assim se sucede,

na década de 30, o início das intervenções que levaram à criação do Terreiro da Sé, ao desafogar do monumento.

“Pretendendo-se realizar em curto prazo – ainda antes do início das Comemorações Centenárias de 1940 – um arranjo do largo da Sé melhorando-se as condições de trânsito, e libertando-o de certo prédios inestéticos, o que permitiria desafrontar as fachadas da Sé e dos Paços do Conselho, criando novas perspectivas e pontos-de-vista, (...)”¹⁰⁴

Esta intervenção transformará drasticamente esta zona, prolongando-se até aos finais dos anos 40. No entanto, na sequência dos planos adjacentes as demolições iniciam-se pelo topo Oeste da colina da Sé, libertando assim a sua fachada principal e a fachada norte do Paço Episcopal. Esta operação possibilitava a criação de uma praça rectangular, estimulando o diálogo entre os dois edifícios, e enaltecia a sua importância atribuindo-lhe escala. Estas primeiras demolições obrigaram à transferência da Capela de Nossa Senhora de Agosto (ou Capela dos Alfaiates) para o extremo ocidental da Rua do Sol, e ao alargamento do acesso do terreiro que, com a

construção de muros e escadas para Norte, foram ainda vítimas as edificações que limitavam a Calçada da Vandoma a Sul. Mais a Norte, todo um quarteirão foi também demolido de modo a facilitar o acesso da Ponte Luís I à Estação de S. Bento, libertando no processo vistas privilegiadas para a Sé.

As referidas operações urbanísticas mostram claramente uma procura dos ideais defendidos no início do séc. XX que, seguindo as preocupações sociais do higienismo Oitocentista, apontavam a um apogeu do racionalismo, o que se assume claramente na Carta de Atenas em 1931.

¹⁰⁴ Processo 642.2, AHMP, in COELHO, Sofia Thenaisie, *A Cidade em Suspensão. Projectos em torno da Sé do Porto (1934-2001)*, Coimbra: Centro de Cultura Urbana Contemporânea, 2001, p.63-65;



Fig.38 - Fotografia, da casa Alvão, do estreito Largo do Paço antes das demolições.

O tecido urbano antigo seria, assim, impróprio ao tráfego automóvel, às velocidades da nova cidade, e portanto “irracional”, gerando cenários propícios à

miséria, à promiscuidade e à doença, que se abrigava nos velhos quarteirões. Em 1948 as demolições prosseguiriam, tema este que será abordado no decorrer desta dissertação.





Fig.39 - Fotografia do Largo do Paço antes das demolições.

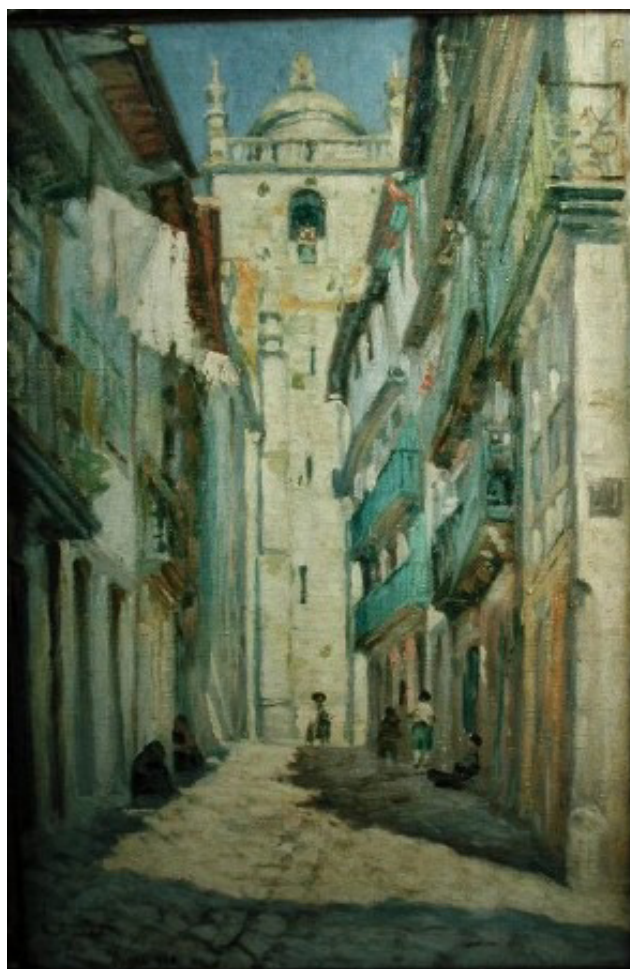


Fig.40 - Aspecto da Sé do Porto 1928.
Leopoldo Gotuzzo (1887-1983), óleo sobre tela 75 x 51 cm. colecção particular.





Demolições referentes a 1892.
Convento de S. Bento de Avé Maria.



OS ITALIANOS. UMA IDEIA SELETIVA DA HISTÓRIA.



“Será sob égide de Duarte Pacheco (1900/1943) que irão ter lugar as grandes transformações no modo de orientar e administrar o planeamento em Portugal.”¹⁰⁵



No Porto, especificamente no centro histórico, o processo de transformação iniciou-se, como já exposto, nos anos 30.

Entre 1938 e 1940, seriam convidados dois urbanistas, associados ao regime fascista italiano, Piacentini e Muzio, encargues de executar o Plano Geral de urbanização, segundo o decreto 24 802 de

1934, de Duarte Pacheco, que obrigava as Câmaras Municipais à realização dos seus planos de urbanização, com data limite de entrega em 1939.

Nesta dissertação não se abordarão os Planos Gerais de Urbanização do Porto, propostos por estes arquitetos, apenas se apresentará a proposta elaborada para o caso de estudo.



MARCELO PIACENTINI

A seleção deste arquiteto não se apresenta como uma escolha inocente, com vista à execução deste plano e com preparativos para celebrar as “Comemorações do Duplo Centenário da Fundação da Nacionalidade e da Restauração”, torna-se necessário encontrar alguém com

as aptidões necessárias, o que dado a inexistência de um profissional com essas qualificações no panorama nacional, obriga a Câmara Municipal do Porto a recorrer ao estrangeiro, mais a alguém cuja experiência demonstrasse os ideais do novo regime.

¹⁰⁵ COELHO, Sofia Thenaisie, *A Cidade em Suspensão. Projectos em torno da Sé do Porto (1934-2001)*, Coimbra: Centro de Cultura Urbana Contemporânea, 2001, p. 23;

Em Roma, realizavam-se, sob a égide de Mussolini, grandes campanhas arqueológicas e, ao mesmo tempo, “propõem-se grandes cenários grandiloquentes que enfatizam o monumentalismo da Roma imperial redescoberta criando os chamados sventramenti”¹⁰⁶, contrapondo-se ao princípios enunciados por Gustavo

Giovannoni, que difundira a defesa de um tratamento cirúrgico destas zonas (ideologia já referenciada nesta dissertação). Piacentini apresenta, no seu Plano Regulador de Roma, o discurso expresso por Mussolini em 1925, dirigido na Piazza del Capidoglio a Ignazio Cremonesi:

*“Roma deve parecer maravilhosa a todas as gentes do mundo: vasta, ordenada, poderosa como foi nos tempos do império de Augusto. Vós continuareis libertando o tronco do grande carvalho de tudo o que o asfixia (...) Tudo o que à sua volta cresceu nos séculos de decadência deve desaparecer (...) os monumentos milenares da nossa história devem agigantar-se em necessária solidão.”*¹⁰⁷

Com as devidas proporções é este o conceito que Piacentini introduz na cidade do Porto, através das suas propostas – “(...) o de uma cidade histórica monumentalizada, no caso português em torno dos seus monumentos medievais, desimpedidos de uma envolvente pouco digna e de interesse arquitectónico e urbanístico menor.”¹⁰⁸

Realizam-se quatro propostas para o

centro histórico do Porto, que centralizando a Catedral, parte de um alargamento da praça que lhe faz frente, incluindo um jardim que resolveria as diferenças de cota e uma rampa a eixo do pórtico principal. À saída da Avenida Saraiva Carvalho, atual Vimara Peres, propõe uma rotunda ou praça circular, de onde partem três eixos, dispostos em pata de ganso.

¹⁰⁶ BOTELHO, Maria Leonor, *A Sé do Porto no século XX*, Lisboa : Livros Horizonte, 2006; 126); “Os sventramenti constituem uma operação de transformação radical da estrutura arquitectónica e socioeconómica dos centros históricos e que se vinha desenvolvendo nas cidades italianas.”

¹⁰⁷ P. SICA, Discurso de Benedito Mussolini de 31 de Dezembro de 1931, in *Storia dell’Urbanistica*, Vol. III, Il Novecento, cit. 396

¹⁰⁸ REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida : contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 2001, p.77;



Fig. 41 - Marcello Piacentini. Esquema de organização viária proposta para a cidade do Porto. Denota-se nesta figura a adopção dos princípios que vão reger as duas primeiras propostas de Piacentini para a Avenida da Ponte, 1939.

Em realce, coloca-se a última das propostas, solução 9, que quanto é conhecido é a única na história, dos projetos para Avenida da Ponte, que salvaguarda o Largo do Corpo da Guarda assim como as ruas a poente, através da criação de um túnel subterrâneo. Este corresponde ao eixo da esquerda, que desembocando num espaço alargado no cimo da Rua Mouzinho de Silveira, distribui para o largo dos Loios – cortando a Rua das Flores – e para a Praça Almeida Garrett. O eixo central permite o acesso ao Largo do Corpo da Guarda e o da direita a ligação a Santa Clara.

Nas propostas anteriores, solução 7 e 8, embora seja sempre salvaguardado o Largo do Corpo da Guarda, o eixo à esquerda, implica grandes demolições, na zona da Rua dos Pelames, Travessa de S. Sebastião, Rua Escura e Rua Penavento-

sa, dando lugar à inicial praça triangular e numa segunda proposta trapezoidal, limitado por edifícios porticados, que seguia por uma via larga unindo-se também à Rua Mouzinho de Silveira, de onde bifurca, em viaduto, e atravessando a Rua das Flores em direção aos Loios ou, por outro lado, à porta principal da Estação de S. Bento. Relativamente ao eixo à direita este ligaria a praça circular à Rua dos Loureiros e eixo central manteria o acesso ao Largo do Corpo da Guarda.

Deste modo, verifica-se que a última hipótese se assume como o projeto menos violento para o frágil equilíbrio da malha medieval, presente nesta área.

No entanto, nenhuma das propostas seria adoptada e em Fevereiro de 1940 é então convidado Arquitecto Giovanni Muzio para ocupar o lugar de Consultor no Gabinete de Urbanismo.



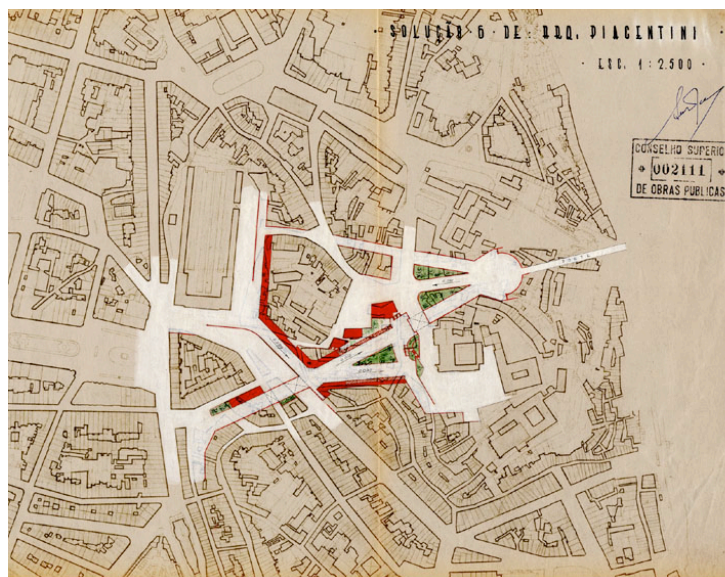


Fig.42 - Solução 6 de Arq. M. Piacentini.

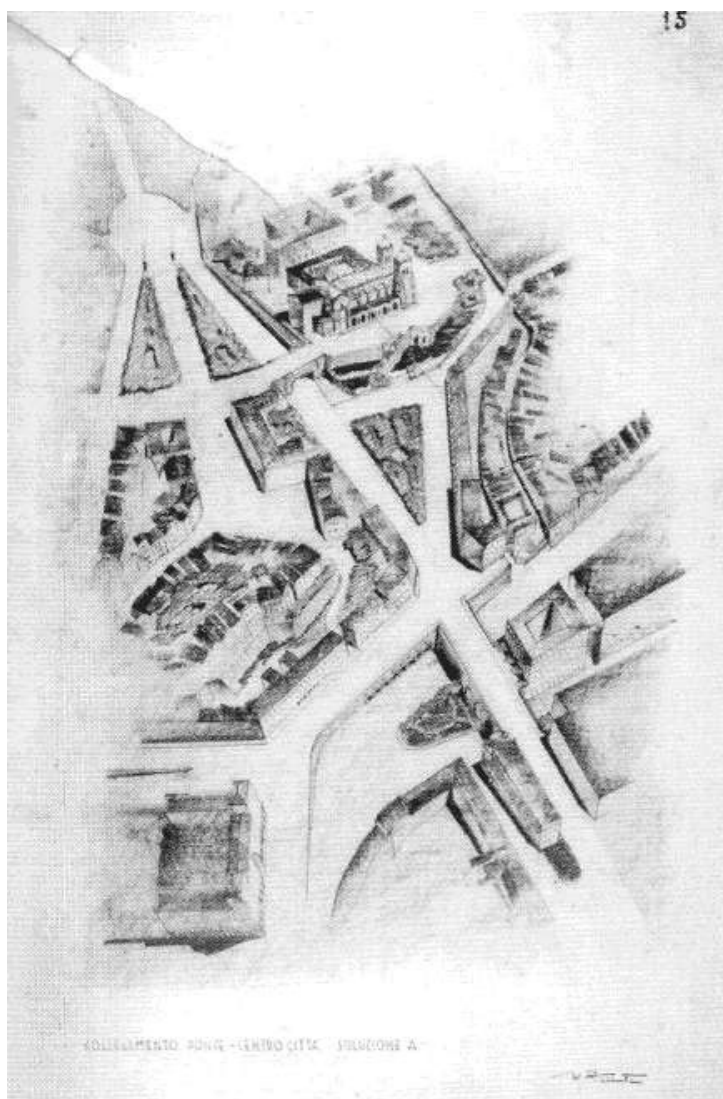


Fig.43 - Ligação da Ponte ao centro da cidade.
Solução A de Arq. M. Piacentini, 1939.

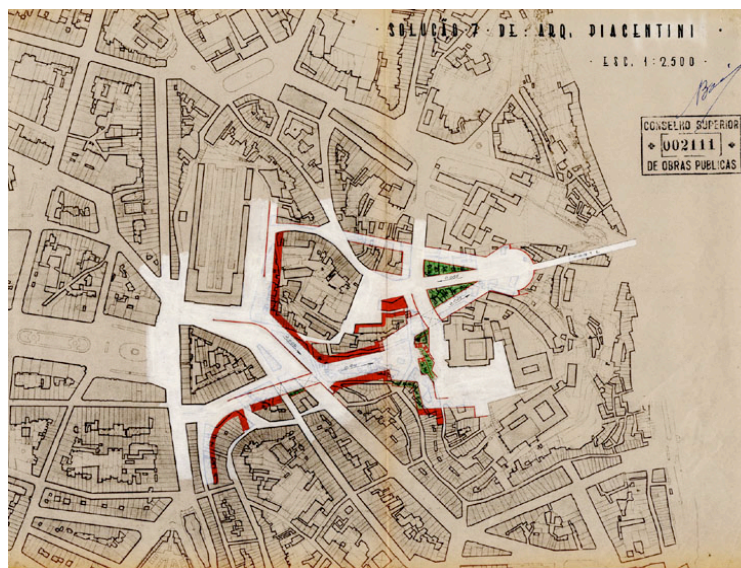


Fig.44 - Solução 7 de Arq. M. Piacentini.

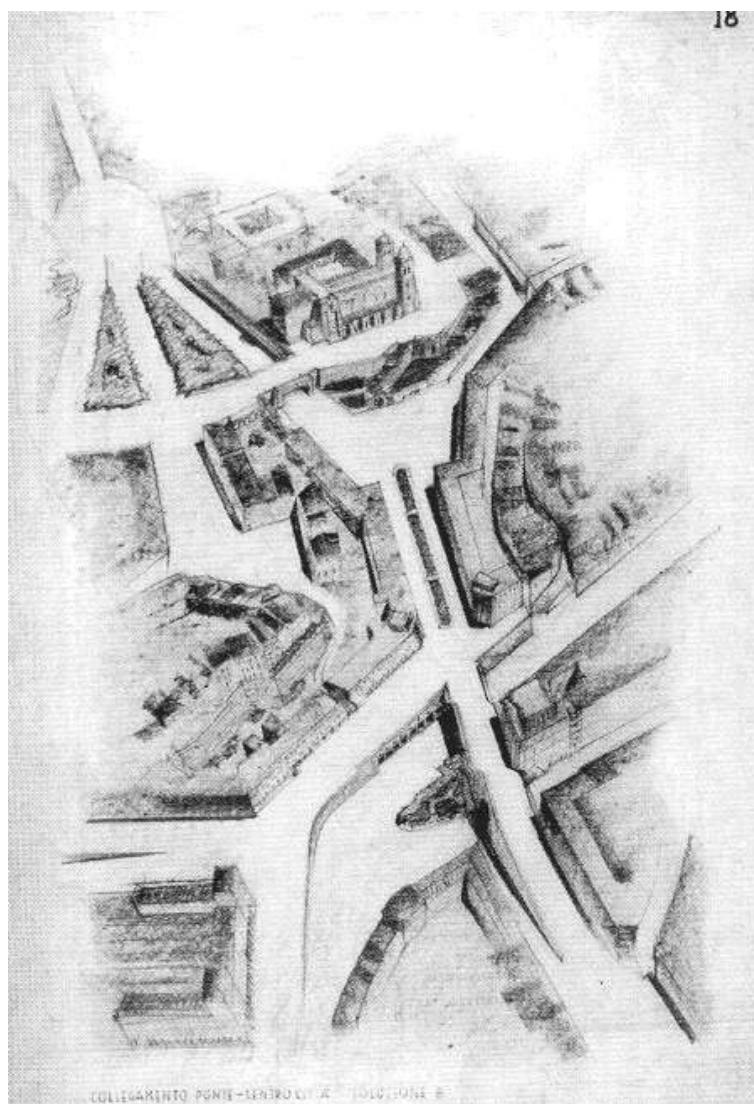


Fig.45 - Ligação da Ponte ao centro da cidade.
Solução B de Arq. M. Piacentini, 1939.

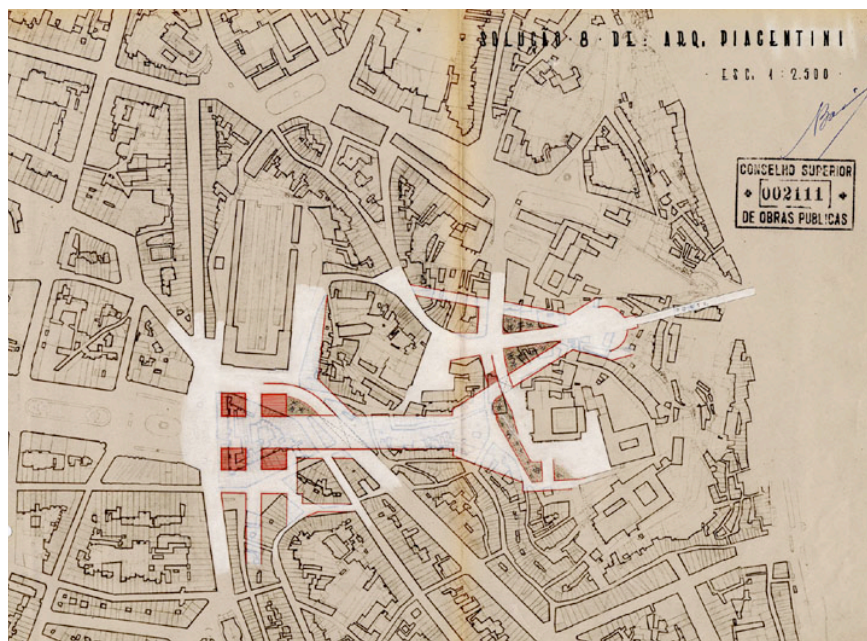


Fig.46 - Solução 8 de Arq. M. Piacentini.

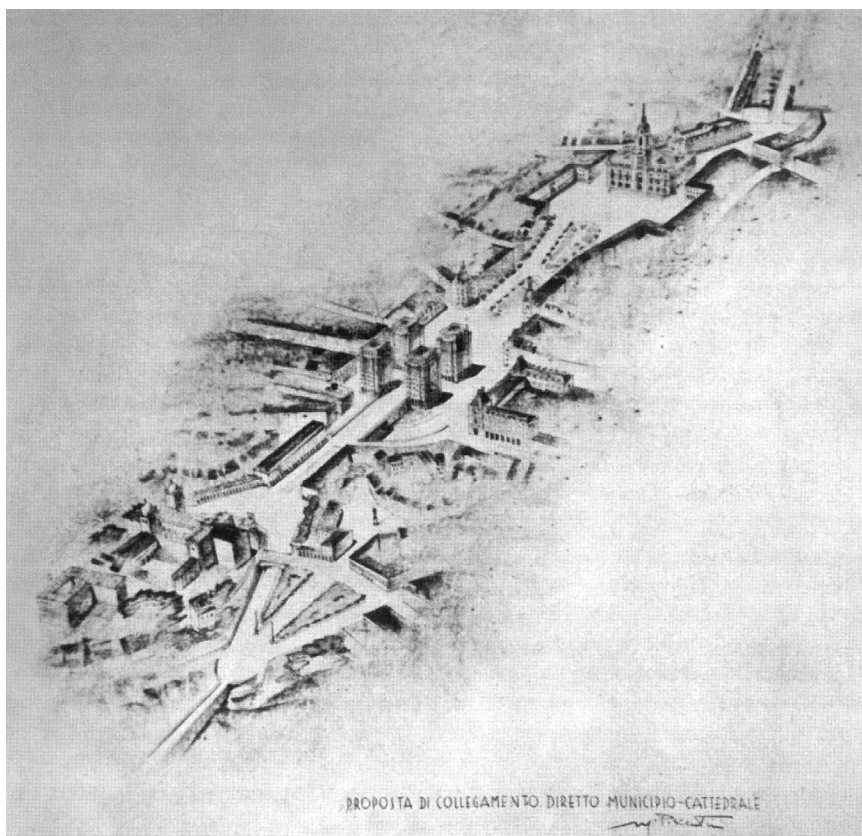


Fig.47 - Sugestão para a zona central.
Arq. M. Piacentini, 1939.

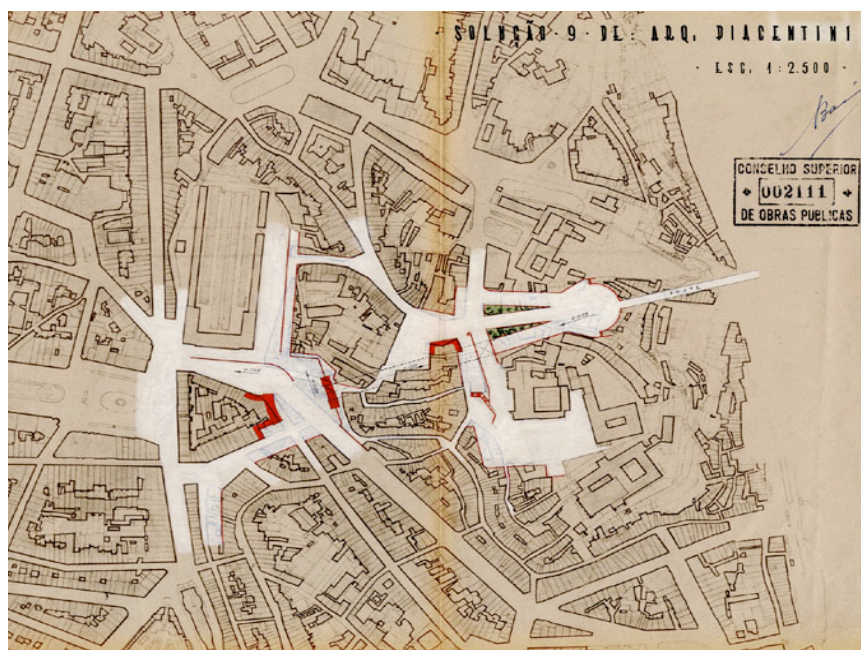


Fig.48 - Solução 9 de Arq. M. Piacentini.

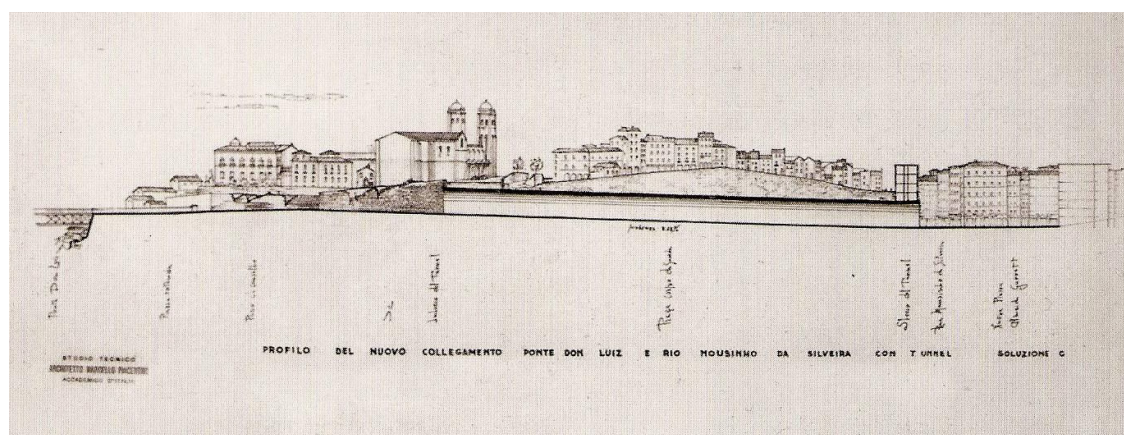


Fig.49 - Ligação da Ponte ao centro da cidade.
Solução C de Arq. M. Piacentini, 1939.



Muzio, uma vez que, contrariamente a Piacentini, não se deslocara ao Porto, desfrutara de um acompanhamento mais alargado com a Câmara, nomeadamente com Duarte Pacheco, de modo a possibilitar a realização do projeto a partir de Milão, que por sua vez sofreria ajustes, pelos técnicos portuense, de modo a enquadrar-se a realidade da cidade, tornando este projeto numa proposta mais ajustável e viável que o caso anterior.

Serão propostas quatro hipóteses, que pouco variam entre si, experimentando-se vários tipos de praças ou de larguras e configuração de vias.

Numa primeira proposta, no enfiamento da ponte D. Luís apresenta-se uma praça circular ou poliédrica, da qual partem três vias. Simetricamente, uma das vias desce vertiginosamente para a esquerda em direção à ribeira, enquanto a outra, para a direita, cruzaria a muralha medieval pouco a baixo do Convento de Santa Clara. Ao centro, a vida principal, lança-se pelo tecido medieval, provocando a destruição de diversos quarteirões, parando apenas

à chegada do Largo do Corpo da Guarda, numa praça rectangular, de frente para um novo edifício largo monumentalizado. Do lado esquerdo da praça, tendo a Sé como ponto de fuga, parte uma avenida/viaduto que ligaria este espaço ao largo dos Loios, atravessando as ruas Mouzinho de Silveira e Flores, no qual surge outro novo edifício monumental. Este edifício, para além do Largo dos Loios, serviria a Praça Almeida Garrett.

Nas três últimas propostas, muito idênticas, destaca-se essencialmente o desaparecimento da praça poliédrica e o remate proposto no final da avenida, que na solução 11 e 12 se direciona perpendicularmente à Sé e concluindo-se numa praça no interior edifício monumental, num edifício em “U”.

As perspectivas deste arquiteto, igualmente monumentalistas sobre o centro histórico, cativaram o Ministro; no entanto, são delegadas para segundo plano com o surgir do projeto de expansão de novos sectores da cidade para oeste, principalmente com a perspectiva de construção de uma nova ponte, a Ponte da Arrábida.





Fig.50 - Solução 10 de Arq. G.Muzio.

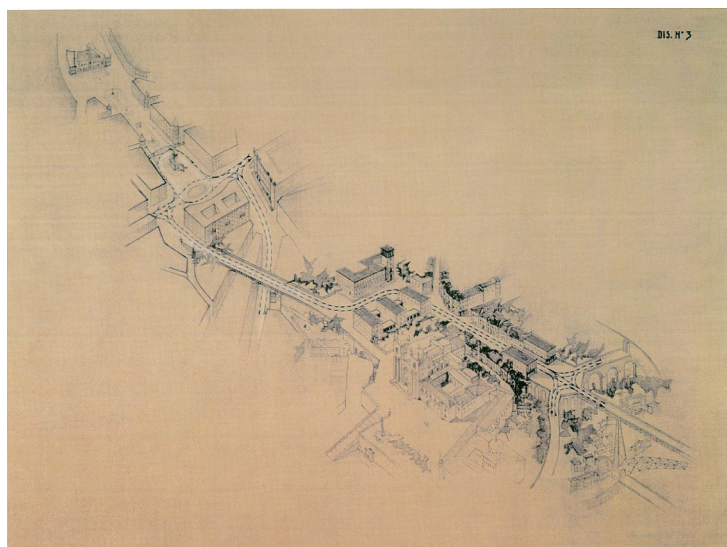


Fig.51 - Ligação da Ponte à Praça da Liberdade. Solução 10 de Arq. G.Muzio.

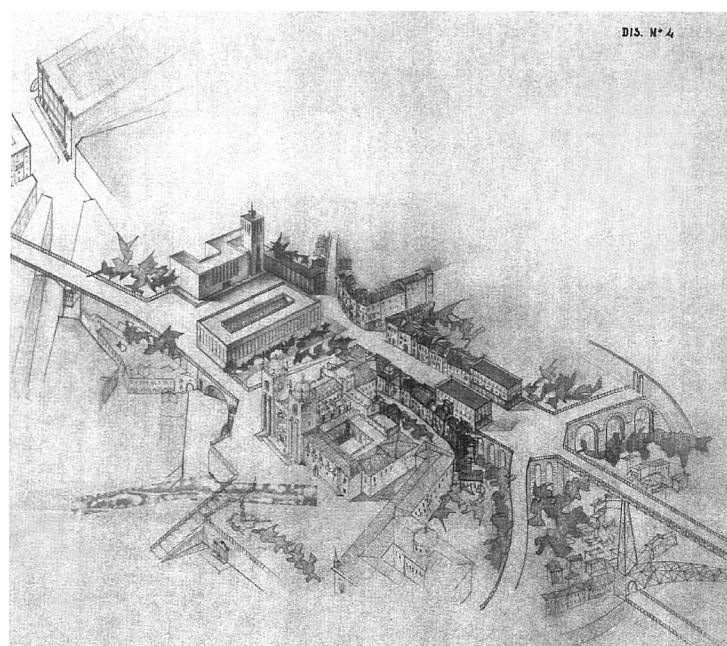


Fig.52 - Arq. G. Muzio - Ligação da Ponte à Praça da Liberdade, 1940.

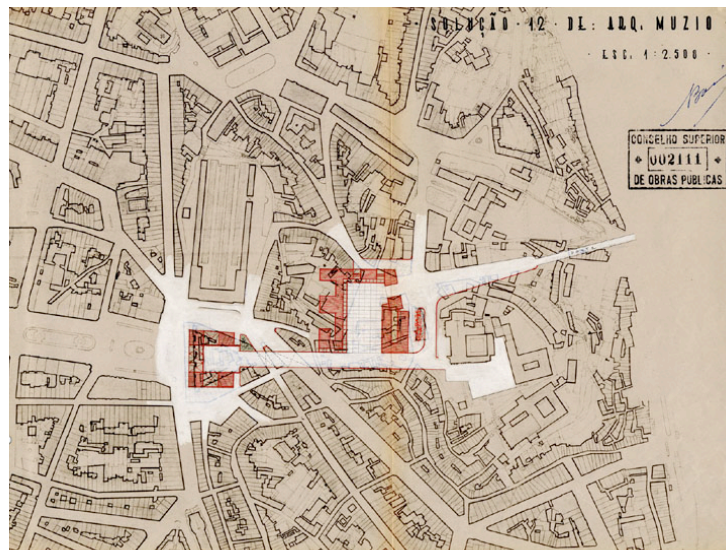


Fig.53 - Solução 11 de Arq. G.Muzio.

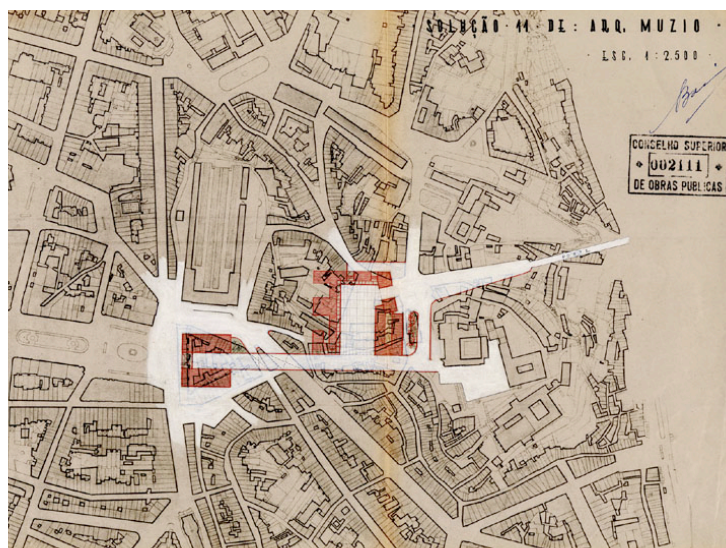


Fig.54 - Solução 12 de Arq. G.Muzio.



Fig.55 - Solução 12 de Arq. G.Muzio.

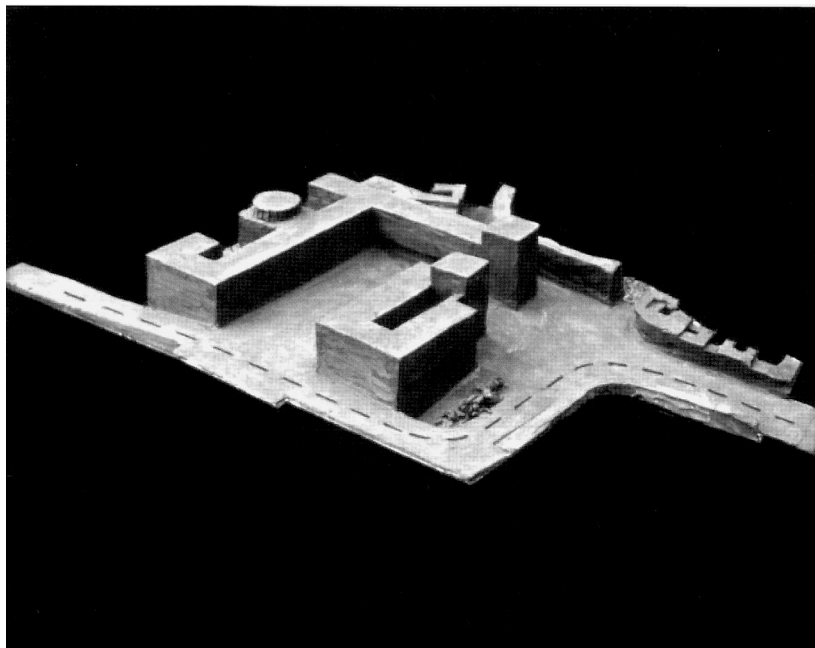


Fig.56 - Arq. G. Muzio - Praça da Cidade Vista da Sé, 1940.

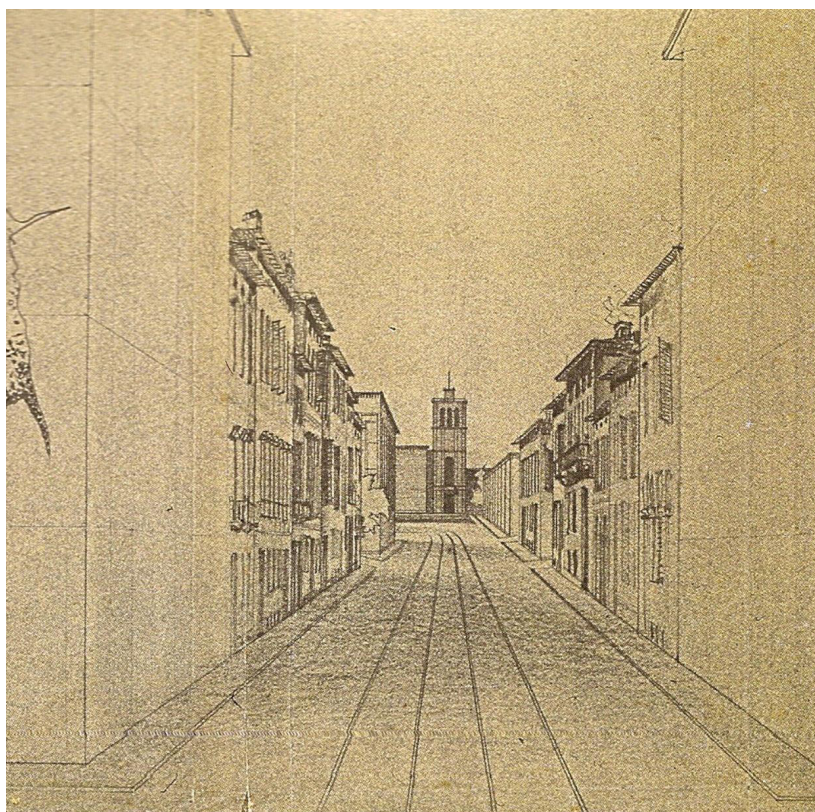


Fig.57 - Arq. G. Muzio - Perspectiva de uma das soluções, sem data.



O MORRO DO CORPO DA GUARDA. A VITIMA E O AFLORAR DO ROCHEDO, 2ª FASE DE DEMOLIÇÕES.



“Na continuidade da abertura do Terreiro voltam a surgir novas demolições com o objectivo de ampliar o Largo do Corpo da Guarda. Este espaço em tempos conhecido como Largo da “Cividade”, deve o seu nome ao facto de se ter aí construído um edifício (...) com o intuito de albergar o regimento militar, daí (...) se estabeleceu a origem da nova designação toponímica como “Largo do Corpo da Guarda.”¹⁰⁹



Paralelamente, às demolições propostas, continuam a desenvolver-se outros estudos para esta zona, com a colaboração de diversos arquitetos em parceria com o Gabinete Camarário, no qual se destacam quatro propostas.

Num dos projetos, da autoria de Ricca Gonçalves e Bernardino Basto Faião, a avenida proposta assumia uma direção e configuração muito idêntica a existente atualmente, sendo limitada através de dois novos edifícios de sete pisos. À saída da ponte apresenta-se uma outra avenida, cujo desfasamento permitia a construção de uma

torre, no topo sul do edificado a nascente, que pontuava a entrada da cidade.

Outro estudo surge em 1946 de Miguel Resende, engenheiro e urbanista da Câmara e estagiara com Muzio em Milão. Esta proposta, como a anterior, previa o alargamento da Avenida Vimara Peres, firmando-se numa praça de onde partiria a nova avenida. Esta, alinhada com o cunhal Sul da Estação de S. Bento, rasgaria o quarteirão do Corpo da Guarda, sendo igualmente limitada por dois novos edifícios, que embora destinados ao realojamento da população, propunha atividades comerciais no piso térreo.

¹⁰⁹ BOTELHO, Maria Leonor, A Sé do Porto no século XX, Lisboa : Livros Horizonte, 2006, p.197;

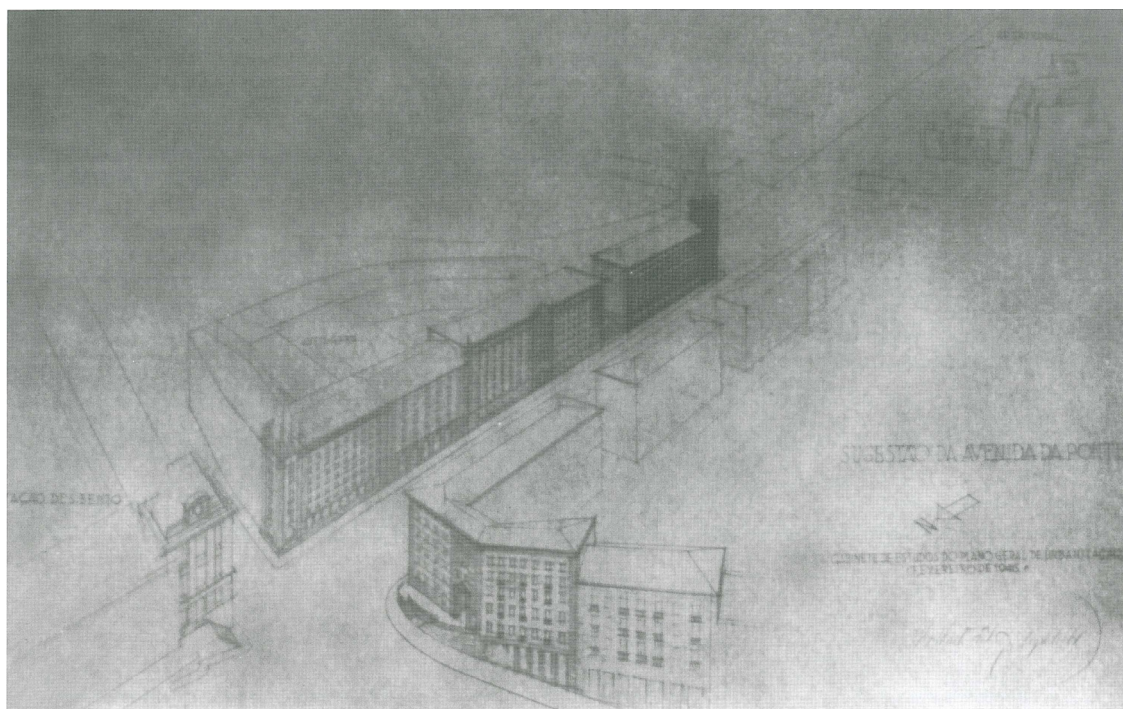


Fig.58 - Bernardino Basto Faião - Sugestão para a Avenida da Ponte.

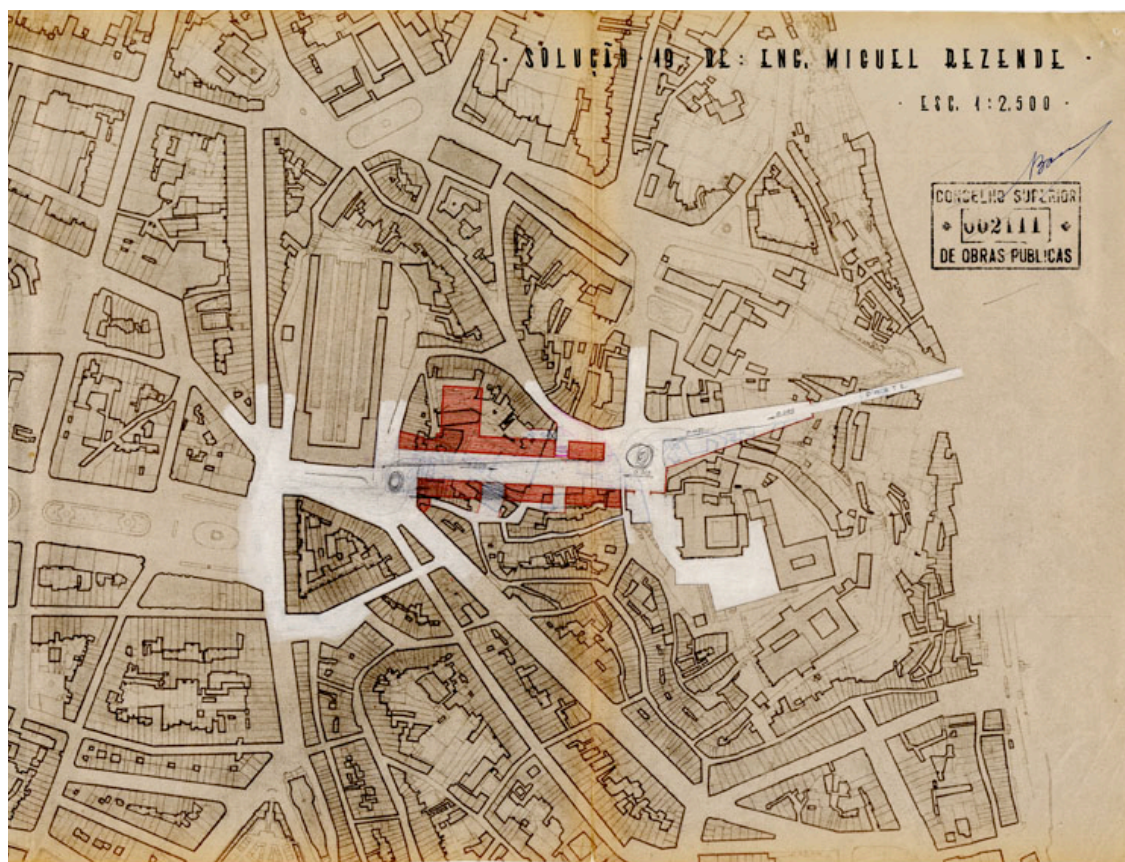


Fig.59 - Miguel Resende - Solução para a Avenida da Ponte, 1946.

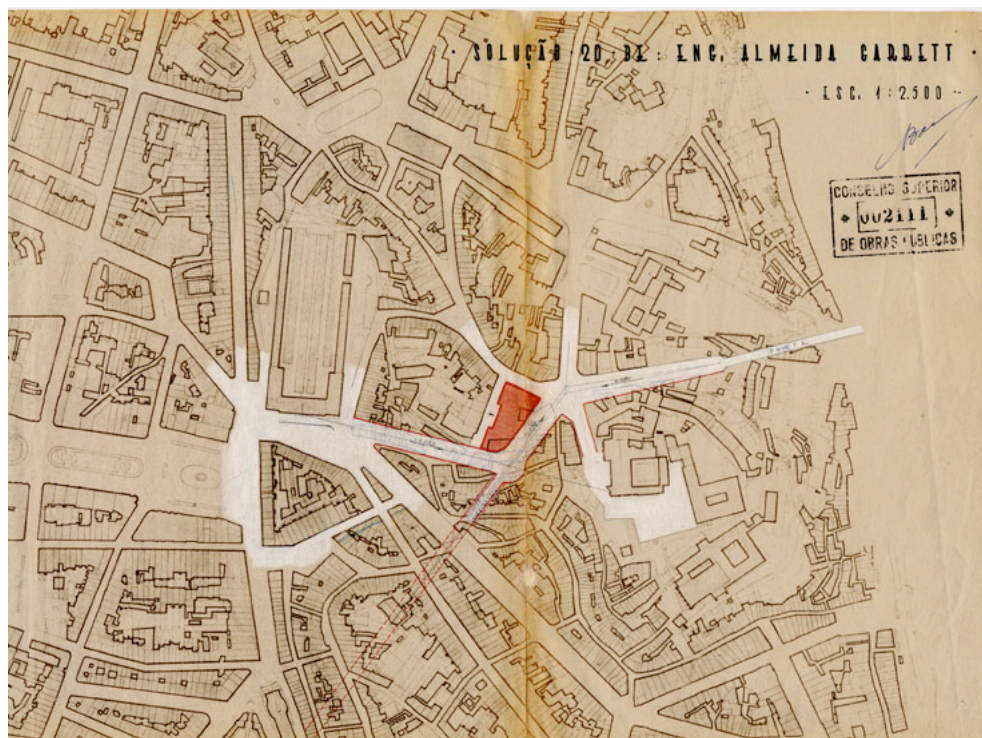


Fig.60 - Prof. Almeida Garrett - Solução para a Avenida da Ponte, 1946.

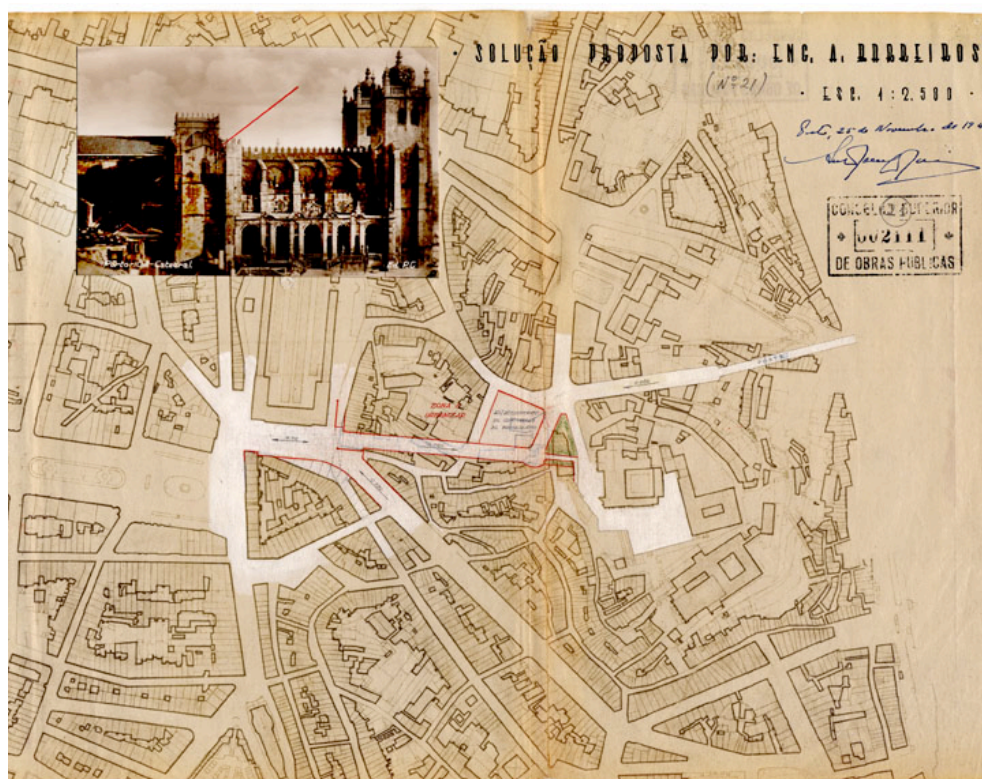


Fig.61 - Eng.º Bonfim Barreiros - Solução para a Avenida da Ponte, 1950.

Numa base de trabalho semelhante, o Eng.º Almeida Garrett propõe, ao invés de uma praça, a construção de um novo edifício na zona do largo da Cividade, que orientaria o viaduto em direção aos clérigos, assim como, perpendicularmente, uma avenida, que salvaguardando o Corpo da Guarda, unia este espaço à Praça Almeida Garrett.

Com a acumulação de estudos, sem qualquer tipo de realização prática, a Câmara do Porto, ainda em 1946, convida o Eng.º António Bonfim Barreiros, que após um estudo críticos das soluções existentes desde o séc. XIX, traça uma nova proposta, que não difere muito da sua proposta anterior (1929). A proposta irá assentar em duas premissas fundamentais que se refletem num estudo prévio do trânsito e de áreas de estacionamento; e na consciência que as expropriações e demolições agravariam a crise de habitação vivida na época.

Neste sentido, este arquiteto irá projetar uma avenida que segue a configuração da avenida proposta por Garrett; no entanto, previa a construção uma gare no Largo da Cividade.

Em 1948, inicia-se então a segunda fase de demolições que completava a reestruturação urbana levadas a cabo nos anos 30. Porém desta vez a ação será mais abrangente, expandindo-se desde a Sé à Estação de S. Bento. A restante malha edificada, junto à Catedral, entretanto já desarticulada do tecido existente desaparece agora assim como os edifícios que definiam, a nascente, a travessa de S. Sebastião. Impedindo a progressão do novo eixo que ligaria o centro à ponte, tornou-se imperativa a demolição de duas frentes do quarteirão do Corpo da Guarda, vítima que deixa, no imaginário da cidade, uma cicatriz topográfica ainda hoje presente.

Deste modo, com as demolições concluídas e avenida traçada, em 1950, da revisão e deliberações camarárias feitas à proposta do Eng.º Bonfim Barreiros, surge o desenho de uma avenida com 25 metros de largura e uma estação de camionagem na Cividade.

A direção da avenida mantém-se segundo o projeto inicial de Bonfim, decidindo-se, porém, que esta deveria ser ladeada por edifícios de carácter comercial, o que leva o arquiteto à elaboração de uma nova

proposta. No interior do quarteirão restante do Corpo da Guarda, e seguindo uma das premissas expostas, propõe-se um parque de estacionamento.

No entanto, e mais uma vez, por entre

diversas revisões, a proposta não é adoptada e em 1954, abre ao público uma faixa de circulação provisória da Avenida da Ponte, seguindo essencialmente a proposta de Bonfim Barreiros.

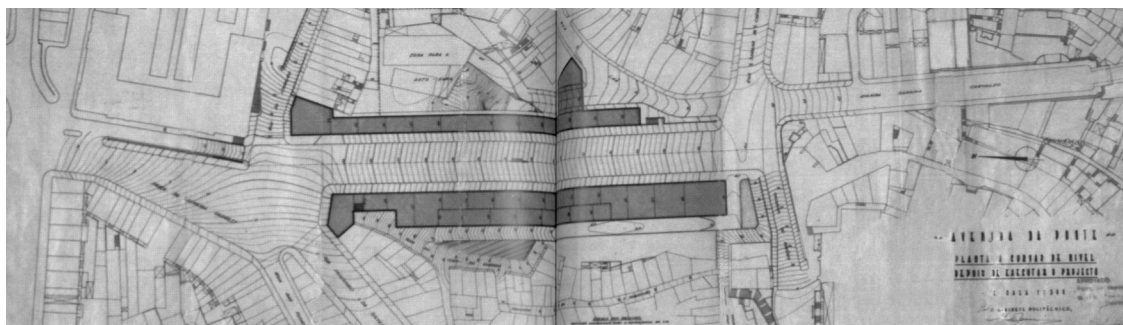


Fig.62 - Eng.º Bonfim Barreiros - Projecto para a Avenida da Ponte.
Planta a curvas de nível depois de executar o projecto.

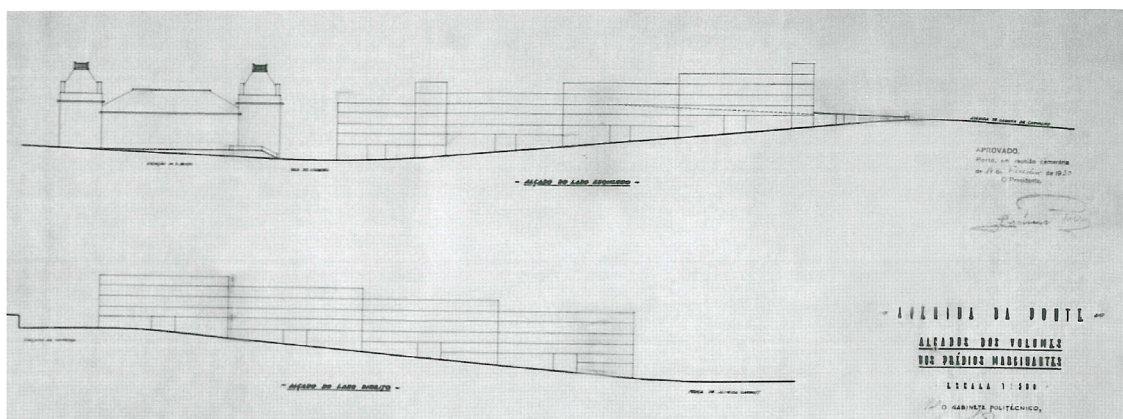


Fig.63 - Eng.º Bonfim Barreiros -Alçados dos volumes dos edificios marginantes.
Perfil longitudinal e transversal tipo.





Demolições referentes a 1948.
Abertura da Avenida da Ponte.



Fig.64 - Morro da Sé antes das demolições.



Fig.65 - Entrada da rua do Corpo da Guarda antes das demolições.



Fig.66 - Praça Almeida Garrett, ao fundo o Morro do Corpo da Guarda antes das demolições.



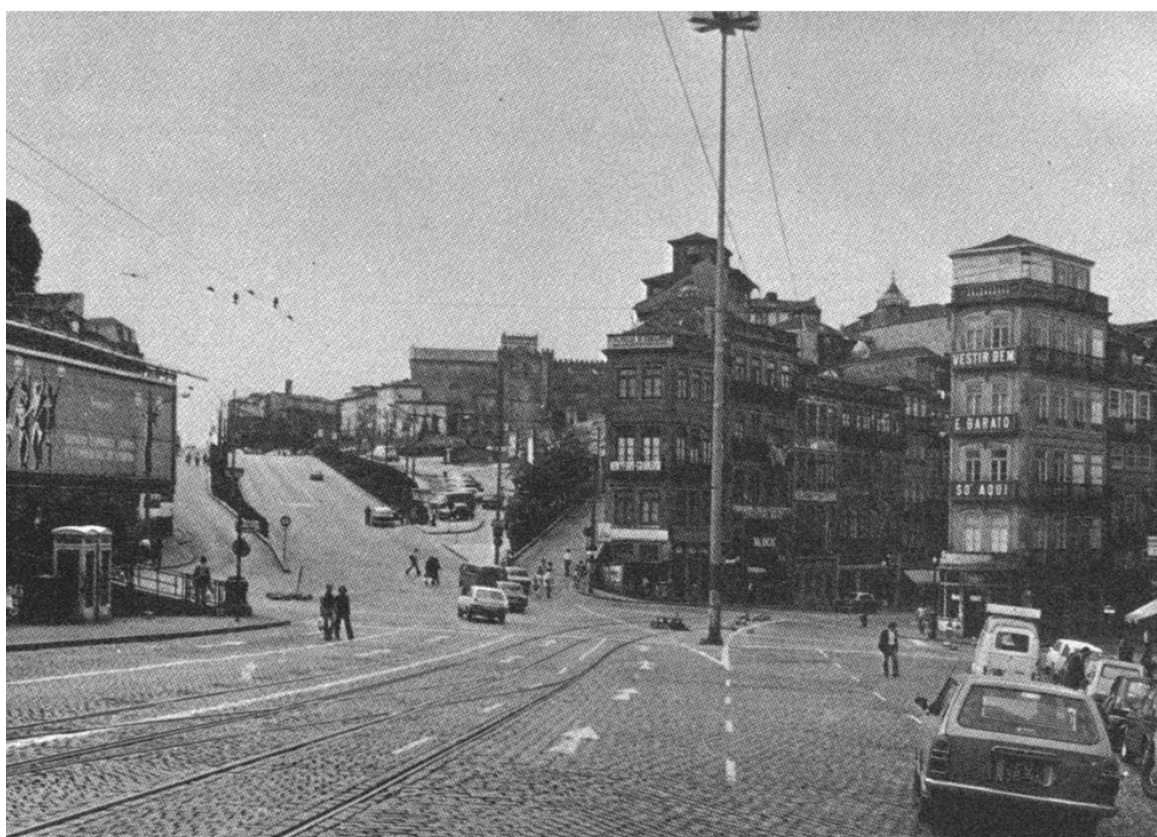
Fig 67 - Praça Almeida Garrett, Início das demolições.



Fig 68 - Foto CMP-AH no *Plano de Actividades e Orçamento da Câmara Municipal do Porto para 1963*.



Fig 69- Abertura da Avenida da Ponte. Destruição do Morro do Corpo da Guarda.



Figs. 70 e 71 -A Avenida da Ponte.
Fotografias de “*Esquinas do Tempo*” do Grupo IF, 1982

DA SALVAGUARDA DO MONUMENTO À REQUALIFICAÇÃO DO PATRIMÓNIO.



Aberta a avenida, embora rasgada sem que existisse um projeto aprovado, cria-se assim um novo problema. Neste contexto, e com o intuito de conceber um resposta para esta questão, surge na metade do séc.

XX um novo conjunto de projetos para esta zona da cidade que vão desde o Arq. Fernando Távora (1955), até ao mais recente, proposto pelo Arq. Siza Vieira em 2000.



FERNANDO TÁVORA, 1955

Em 1955, o Arq. Fernando Távora, que na altura trabalhava na Câmara Municipal do Porto, elabora o primeiro estudo com objetivo de resolver a ferida aberta nas últimas demolições. Neste projeto o realce de uma forte componente paisagística torna claro “(...) a recusa de construção de edifícios marginais que pudessem comprimir o espaço da Avenida e eliminar as relações com as zonas envolventes da cidade.”¹¹⁰

Távora era conhecedor das propostas que o precediam, referindo que “alguns (...) cortavam a meio a Avenida e sugeriam a

construção de volumes inacreditáveis, horríveis (...)”¹¹¹. Neste sentido, com um gesto de intervenção pontual, o arquiteto recorre à memória da cidade, enfatizando os vestígios das demolições, enquadrando-os numa proposta moderna e descomplexada.

O projeto previa então que, à chegada da Avenida de Vimara Peres, através de uma retunda, o tráfego viário se desmultiplicasse em duas vias: à direita, uma via ampla seguiria para este em direção à Rua do Miradouro; em frente, para norte, em

¹¹⁰ REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida : contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 2001, p.57;

¹¹¹ TÁVORA, Fernando; SIZA, Álvaro, *Lavorare Insieme*, in *CASABELLA 700*, Arnolo Mondadori Editore, Maio de 2002, p.54;

direção ao centro da cidade, surgiria a outra via, cuja a amplitude aumentava ao surgir de uma segunda retunda, junto à Sé, no encontro com a Rua Saraiva de Carvalho. Daqui partiria a denominada Avenida da Ponte, com aproximadamente 15m, com espaços arborizados e ajardinados nas duas margens, firmando-se na praça Almeida Garrett, juntamente com a Rua Mouzinho de Silveira. Neste ponto, as diferenças de cota são resolvidas a partir

de uma terceira rotunda de três braços, em viaduto, dois dos quais já referidos, sendo o restante em direção à Praça da Liberdade. O viaduto, “(...) começa num nível baixo, prossegue com uma certa inclinação e depois altera-a para se ligar à Avenida da Ponte à cota da Estação de S. Bento.”¹¹² Sob este, previa-se um espaço destinado ao trânsito pedonal associado ao pequeno comércio, assim como um dos acessos à Estação e zonas de estacionamento.

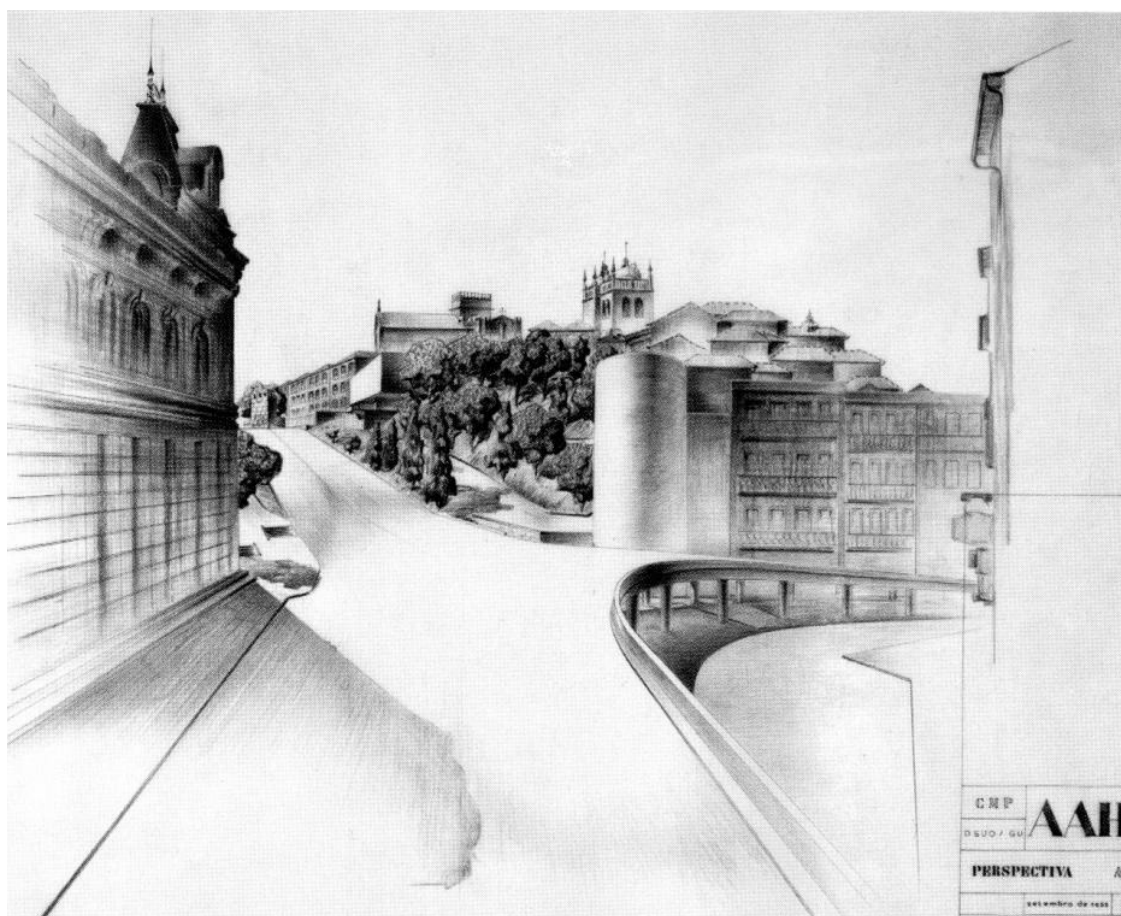


Fig. 72 - Fernando Távora. Perspectivas parciais do projecto para a Avenida Afonso Henriques (desenho de Gouveia Portuense – CMP-AH)

¹¹² TAVORA, Fernando; SIZA, Álvaro, *Lavorare Insieme*, in *CASABELLA 700*, Arnolo Mondadori Editore, Maio de 2002, p.54;

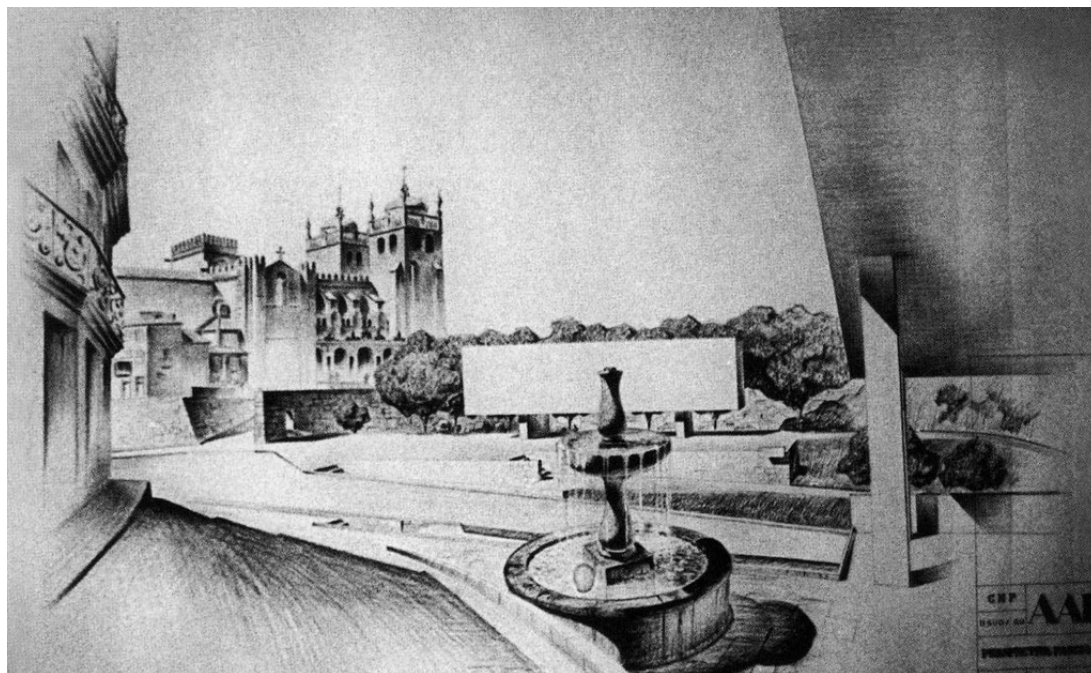


Fig. 73 - Fernando Távora. Perspectivas parciais do projecto para a Avenida Afonso Henriques
(desenho de Gouveia Portuense – CMP-AH)

Távora explica que “(...) diferentemente dos projectos de Muzio e Piacentini, baseados numa sucessão de praças, não altero significativamente o eixo viário em direcção à Avenida dos Aliados”¹¹³.

Relativamente ao edificado, propõe seis edifícios pontuais, quatro dos quais se apresentam como remates necessários para retificar os efeitos provocados com as demolições. Um, localizado na parte inferior da avenida, irá então rematar a frente construída da Rua do Loureiro, verificando-se o mesmo na margem oposta, com um segundo no gaveto da Rua Mouzinho de Silveira, articulando as duas vias.

Os outros dois, representando equipamentos e reservados a um espaço limitado, localizam-se na parte superior da Avenida. A oeste, ressaltando à memória e recuperando alinhamentos, um edifício, elevando em pilares, avança ligeiramente sobre a Avenida na tentativa de resgatar a relação perdida da Travessa de S. Sebastião. No lado oposto, unido ao anterior por um túnel, surgia um volume paralelepípedo erguido sobre um muro e igualmente vazado no piso térreo, destinando-se a fins culturais, uma vez que a Câmara pretendia nesta época a criação de instalações para o Museu Municipal e Gabinete de História da Cidade.

¹¹³ TÁVORA, Fernando; SIZA, Álvaro, *Lavorare Insieme*, in *CASABELLA 700*, Arnolo Mondadori Editore, Maio de 2002, p.54;

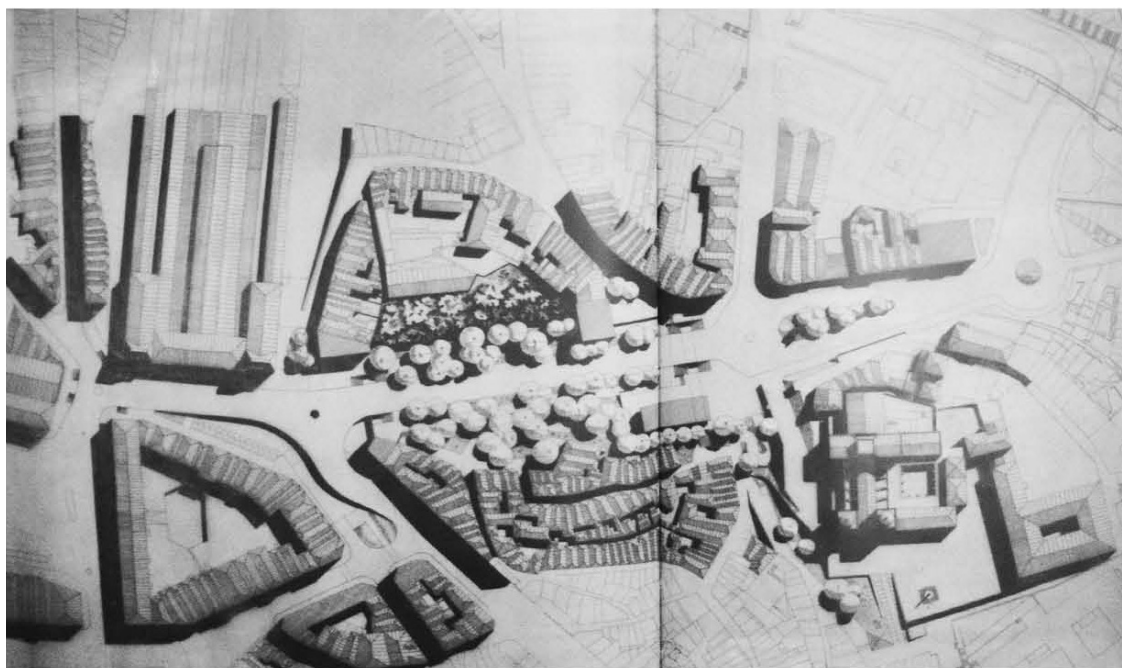


Fig. 74- Fernando Távora
Projecto para a Avenida D. Afonso Henriques, 1955

No entanto, é no o tratamento paisagístico que este projeto ganha dimensão e relevância.

“Enquanto lateralmente se respeitava a presença da cicatriz urbana, diluída apenas pela arborização do local e criação de caminhos pedonais, ao cimo da Avenida dava-se um especial destaque ao cubelo subsistente da primitiva cerca medieval.”¹¹⁴

Denota-se que esta proposta põe em clara evidencia os vestígios arquitectónicos do passado sendo, deste modo, os pavimentos, os muros e a flora introduzidos de uma forma reflectida expondo a história do local, estendendo-a.

Porém, esta não seria aprovada, razões que Siza esclarece “(...) o projecto de Távora é perfeitamente aceite, mas não se realiza por motivos meramente económicos, a reduzida quantidade de edifícios propostos tornam o investimento insuficientemente rentável.”¹¹⁵



¹¹⁴ REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida : contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 2001, p. 57;

¹¹⁵ TAVORA, Fernando; SIZA, Álvaro, *Lavorare Insieme*, in *CASABELLA 700*, Arnolo Mondadori Editore, Maio de 2002, p.54;

MANUEL LIMA FERNANDES DE SÁ E BENJAMIM DO CARMO, 1957

Por livre iniciativa, em 1957, Manuel Lima Fernandes de Sá e Benjamim do Carmo, apresentam na Câmara um novo projeto para Avenida da Ponte, que contrasta com a proposta anterior do Távora, pela dimensão de massa construída.

Numa abordagem geral, a proposta previa a transformação da Avenida da Ponte numa artéria-túnel sob uma sequência de edificações. Esta peça central, de estrutura de betão armado, ocuparia grande parte da extensão da avenida, que colocando-se em relação com a Estação de S. Bento, assumiria uma altura equivalente a dez pisos, ajudando a definir a forma do espaço.

Um dos edifícios do conjunto, proporcionando o remate dos gavetos das ruas Mouzinho de Silveira e Loureiro, marcaria o início do túnel. A sul, um outro edifício do mesmo carácter, que iniciando-se no gaveto da Rua Chã culminava na pedreira de S. Sebastião, enquadrava uma nova praça. Estes edifícios destinavam-se a estabelecimentos comerciais e escritórios, enquanto que os centrais seria instalada uma

auto-gare ou em alternativa um parque de estacionamento com capacidade para mais de mil viaturas.

Do lado oeste, associado a esta nova praça e aparentemente solto deste conjunto central, surge um pequeno edifício de planta quadrada, a fim de serviços turísticos, que ladearia a requalificada ligação à Rua Escura.

Relativamente às acessibilidades, na avenida eram diferenciadas faixas de rodagem, distinguindo-se a circulação rápida de atravessamento e o trânsito lento para circulação interna. Para os peões apresentar-se-ia passeios laterais no interior do túnel sendo o atravessamento das vias feito através de passadeiras existentes em ambos os extremos, nas praças correspondentes, sob o comando de semáforos.

Esta proposta será reprovada pela Câmara, que justificará a recusa dada a inexistência de espaços verdes e a excessiva massa construída, gerando também dúvidas quanto ao programa atribuído e ao sistema viário e pedonal criado.



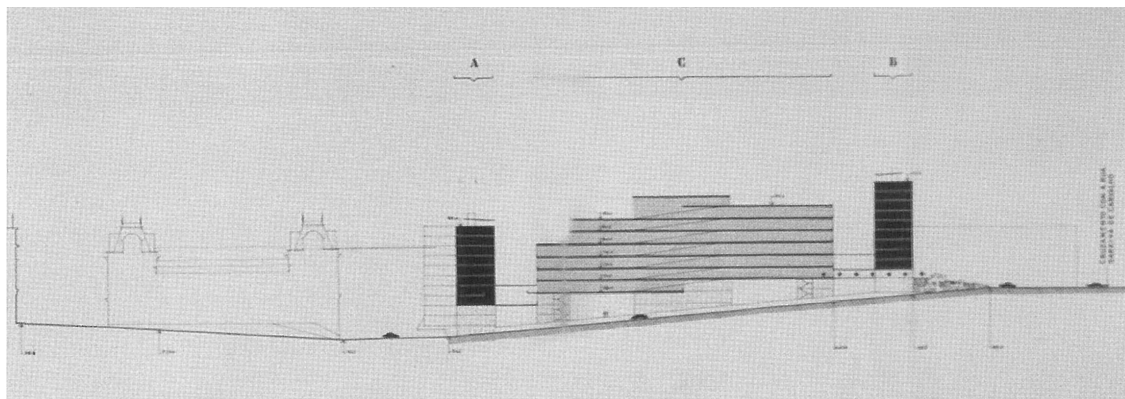


Fig. 75 - M. Fernandes de Sá e B. Carmo
Estudo de Urbanização, 1957

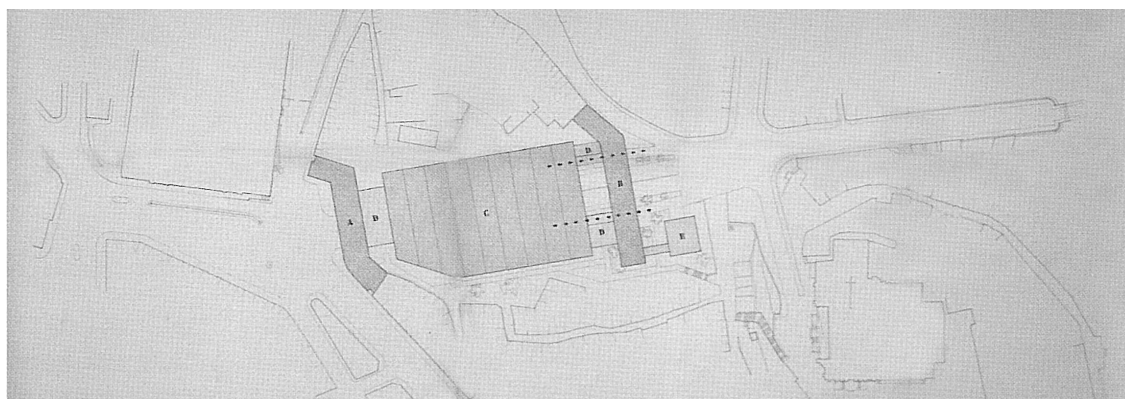


Fig. 76 - M. Fernandes de Sá e B. Carmo
Estudo de Urbanização, Corte, 1957



Fig. 77 - M. Fernandes de Sá e B. Carmo
Estudo de Urbanização, da zona da Avenida, Fotografia, 1957

ROBERT AUZELLE
LUÍS CUNHA, 1958 E 1961

Robert Auzelle, a convite da Escola de Belas Artes do Porto, visitará pela primeira vez a cidade em 1955, “(...) como figura de um Curso de Urbanismo que irá marcar profundamente os jovens arquitectos e urbanistas da cidade, cujas fecundas consequências durarão cerca de duas décadas de projectação e urbanismo no Porto. A cidade, essa, ficará para sempre transformada a partir do Plano Director que Auzelle irá coordenar.”¹¹⁶

Relativamente ao Plano de Pormenor da Avenida da Ponte, sempre sobre orientação de Auzelle, ficaria entregue ao Arq. Luís Cunha, membro do reformulado Gabinete de Urbanismo. O objectivo proposto, continuaria o mesmo, solucionar o impasse criado com as demolições dos anos 30 e 40, no entanto tentar-se-ia proceder ao ajuste de questões como as acessibilidades e o saneamento local, de modo a satisfazer as novas exigências modernas.

Neste contexto, em parceria com Rogério Barroca, Luís Cunha apresenta, em 1958, um projeto que previa a

construção de um edifício em forma de “Z”, com o intuito de unir plasticamente os dois quarteirões mais afectados pelas demolições, a Nascente e a Poente da Avenida da Ponte. O edifício parte então de este, seguindo o alinhamento da Rua Chã, pouco antes de se atravessar na avenida inflecte ficando-lhe perpendicular e rematando-a através de um pórtico; ao chegar ao lado oposto da mesma, inflete novamente, num ângulo de 90°, desenvolvendo-se assim paralelamente à Avenida, ocupando aproximadamente o seu centro, dividindo-a em duas faixas de circulação com sentidos diferentes. Ao aproximar-se da praça Almeida Garrett o edifício torna a flectir 90°, onde se materializa um novo pórtico, e numa curta distância torce de novo rematando o gaveto da Rua Mouzinho de Silveira.

O edifício seria elevado por pilares, em relação à rua, permitindo o desenvolvimento de galerias de comerciais no seu piso térreo. O projeto propunha ainda construção de outros dois edifícios: um serviria de remate

¹¹⁶ COELHO, Sofia Thenaisie, *A Cidade em Suspensão. Projectos em torno da Sé do Porto (1934-2001)*, Coimbra: Centro de Cultura Urbana Contemporânea, 2001, p.101;



Fig. 78 - Luís Cunha e Rogério – Maqueta do projecto (CMP-AH)

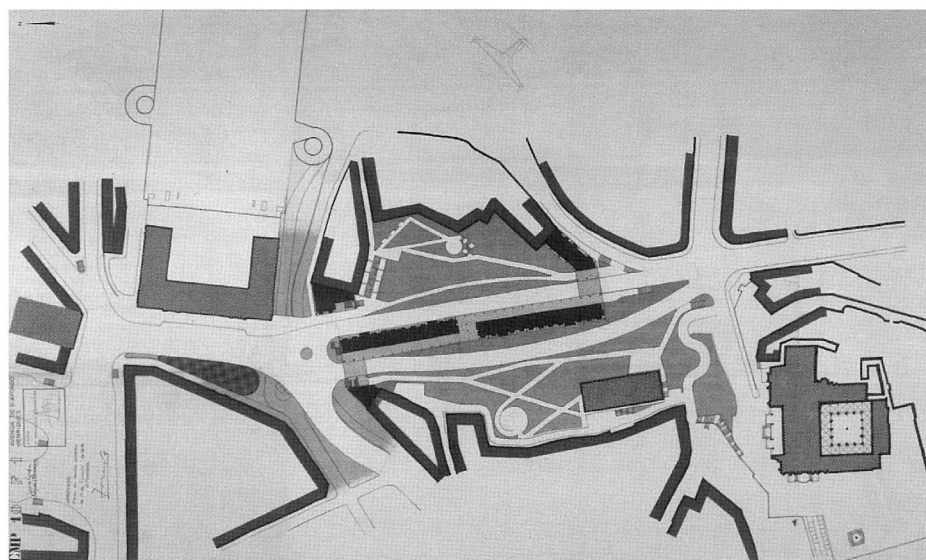


Fig. 79 - Luís Cunha e Rogério – Projecto para a Avenida, 1958

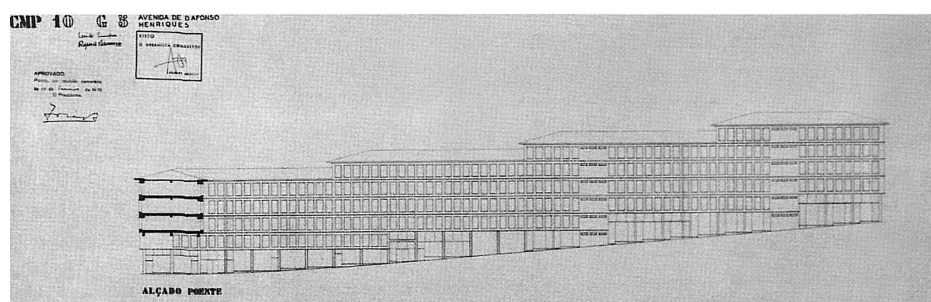


Fig. 80 - Luís Cunha e Rogério – Projecto para a Avenida, alçado Poente, 1958

da Rua do Loureiro, o outro, a oeste, destinava-se ao Gabinete de História e Urbanismo da Cidade, onde os espaços verdes seriam conduzidos para interior do quarteirão da Sé. Assim como o Távora, Luís Cunha cede à escarpa da cidade e à contemplação, atribuindo a esta área um tratamento paisagístico, com percursos pedonais por entre os jardins.

É ainda prevista, sobre a Estação de S. Bento a construção de uma grande gare destinada ao estacionamento automóvel.

Quanto aos materiais, denota-se a preocupação do arquiteto em integrar a

sua proposta na malha antiga, revelando “(...) inspiração na arquitectura clássica do Porto setecentista, nomeadamente na relação entre os cheios e os vazados e na aplicação de um revestimento em azulejo.”¹¹⁷

Em 1961, é apresentada uma remodelação da proposta, no qual se destaca o desaparecimento do edifício de cariz modernista, a oeste, surgindo na sua localização um nó rodoviário.

Neste sentido e como descreve Sofia Thenaise o transito viário far-se-ia da seguinte maneira:

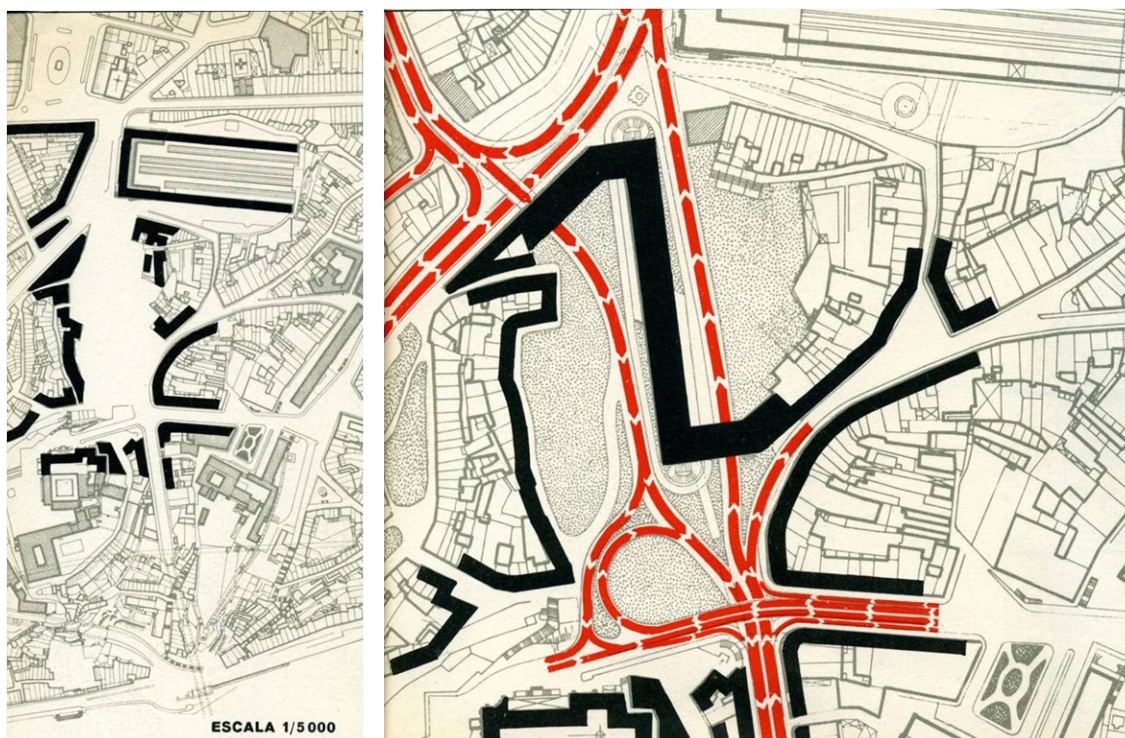
“(...) partindo da Praça da Liberdade em direcção à Ponte Luís I, deveria contornar-se o edifício conhecido por Palácio das Cardosas pelo seu lado direito, entrando no largo dos Loios. Daí deveria atravessar-se a Rua Mouzinho da Silveira em viaduto entrando no quarteirão da Sé sob um arco num dos topos do edifício projectado. Subir-se-ia assim até ao cruzamento com Saraiva de Carvalho junto a fachada voltada para poente do edifício. Este cruzamento seria também ele através de um viaduto para o qual foi construído o grande muro curvo de granito, que ainda hoje se pode ver no cimo da Avenida D. Afonso Henriques, e que permitiria o atravessamento aéreo para a zona da Batalha. Só este arranque de viaduto permanecerá como marca construída neste projecto. A entrada na cidade através da ponte far-se-ia no sentido inverso. Passaria sobre esse viaduto, depois sob um arco no extremo sul do edifício, acompanhando-o pela fachada volta a nascente até à Praça Almeida Garrett. Dai podia aceder-se à Praça da Liberdade.”¹¹⁸

¹¹⁷ REAL, Manuel Luís, A ponte e a avenida : contradições urbanísticas no centro histórico do Porto, Porto: Câmara Municipal do Porto, 2001, p.59;

¹¹⁸ COELHO, Sofia Thenaise, *A Cidade em Suspenso. Projectos em torno da Sé do Porto (1934-2001)*, Coimbra: Centro de Cultura Urbana Contemporânea, 2001, p.126-125;

Essencialmente por ocultar a vista para a Sé e pela existência de diversos viadutos, “(...) ideia julgada pelos órgãos com-

petentes agressiva no confronto com a paisagem (...)”¹¹⁹, levará a que ambas as propostas não sejam concretizadas.



Figs. 81 e 82 - Plano Auzelle Volume III - documento 3.a - Cruzamento da avenida de D. Afonso Henriques com as ruas de Saraiva de Carvalho, de Mousinho da Silveira e das Flores – Estado actual e proposta

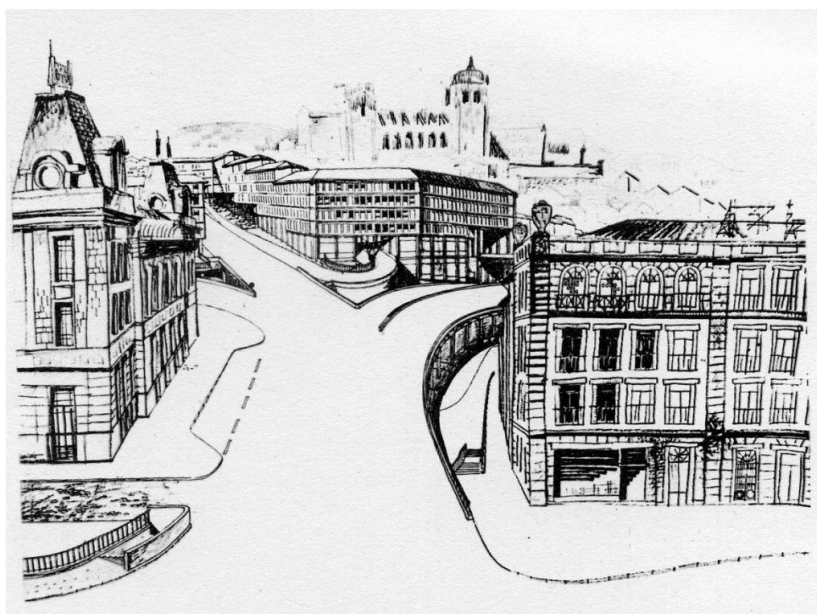


Fig. 83 - Plano Auzelle - Perspectiva tomada da Igreja dos Congregados

¹¹⁹ TAVORA, Fernando; SIZA, Álvaro, *Lavorare Insieme*, in *CASABELLA 700*, Arnolo Mondadori Editore, Maio de 2002, p.54;

ÁLVARO SIZA, 1968 E 2000

ANTE-PROJECTO DUM EDIFÍCIO DO LADO NASCENTE DA AVENIDA D. AFONSO HENRIQUES

“Terras antigas transformadas, detritos, pedras quebradas e velhos jornais e trapos cobrem terraços, esmagam as vinhas. (...) Atravesso a ponte. Levanta-se do rio uma humidade densíssima. A cidade faz-se véu cinzento, como uma aguarela de António Cruz. Irrompe a Torre dos Clérigos, contra a penumbra quase iluminada do céu, poalha doirada. E os Grilos. E o quadrado de amado Palácio de Nazzoni, branco, como um buraco ao contrário, ou cubo do Teatro de São João (...).

Flutuam os fantasmas do que era preciso, e o apetite de acrescentar – não assim. Pouco importa. Esta minha cidade tem um solo levado dos diabos.”¹²⁰

Como recorda Álvaro Siza “(...) na segunda metade dos anos 60, Auzelle é convidado e interessa-se pelo programa das ilhas (...) percebe a necessidade dum plano regulador geral e chama alguns dos jovens profissionais para colaborar. O Plano Geral, no qual Auzelle me convida a colaborar, está dividido em planos parciais, um dos quais a Avenida da Ponte.”¹²¹

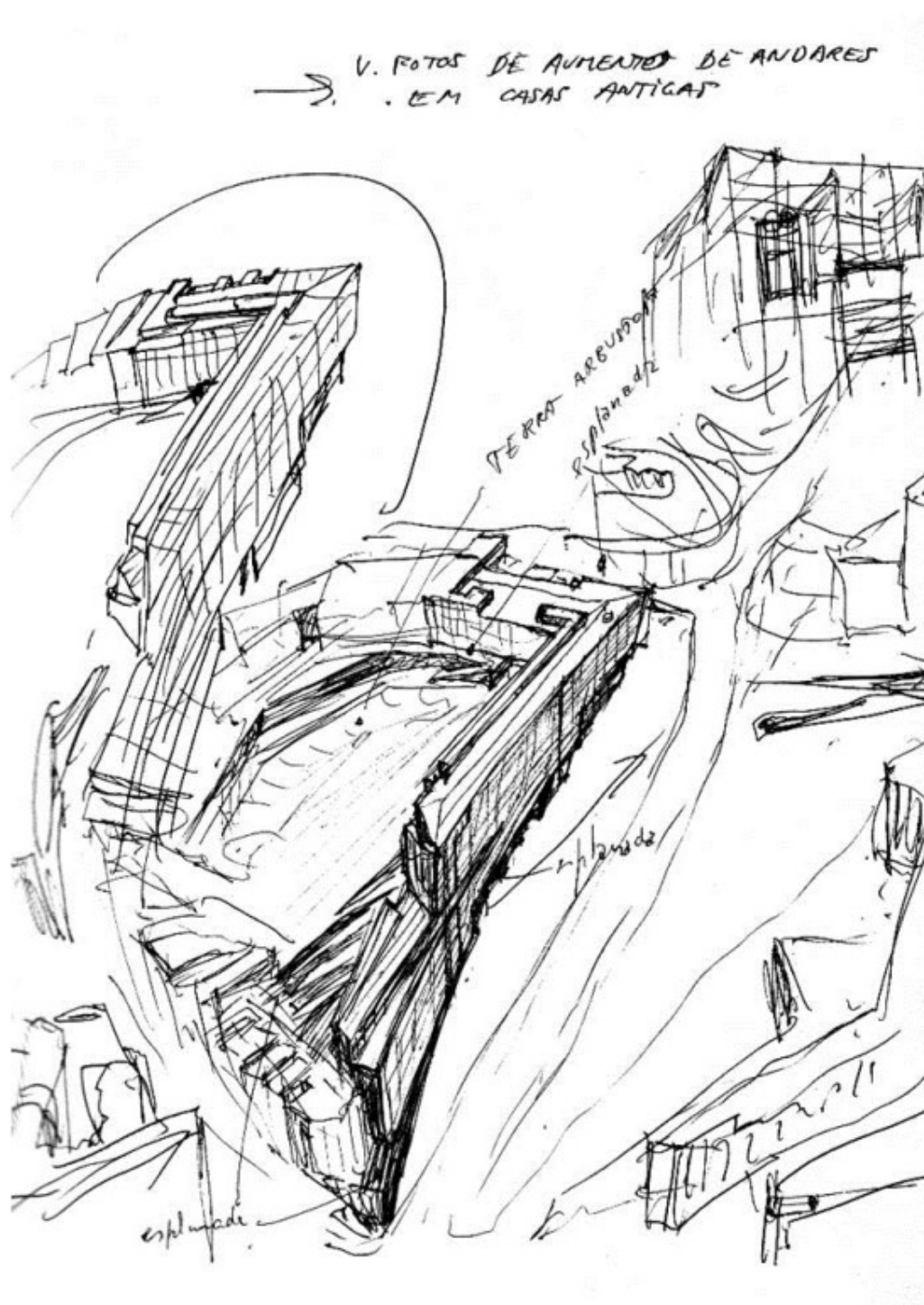
O projeto é assim encomendado em Janeiro de 1968, sendo desenvolvido apenas

durante este ano, atinge somente a fase de anteprojecto, designando-se de Ante-projecto de um edifício do lado nascente da Avenida D. Afonso Henriques.

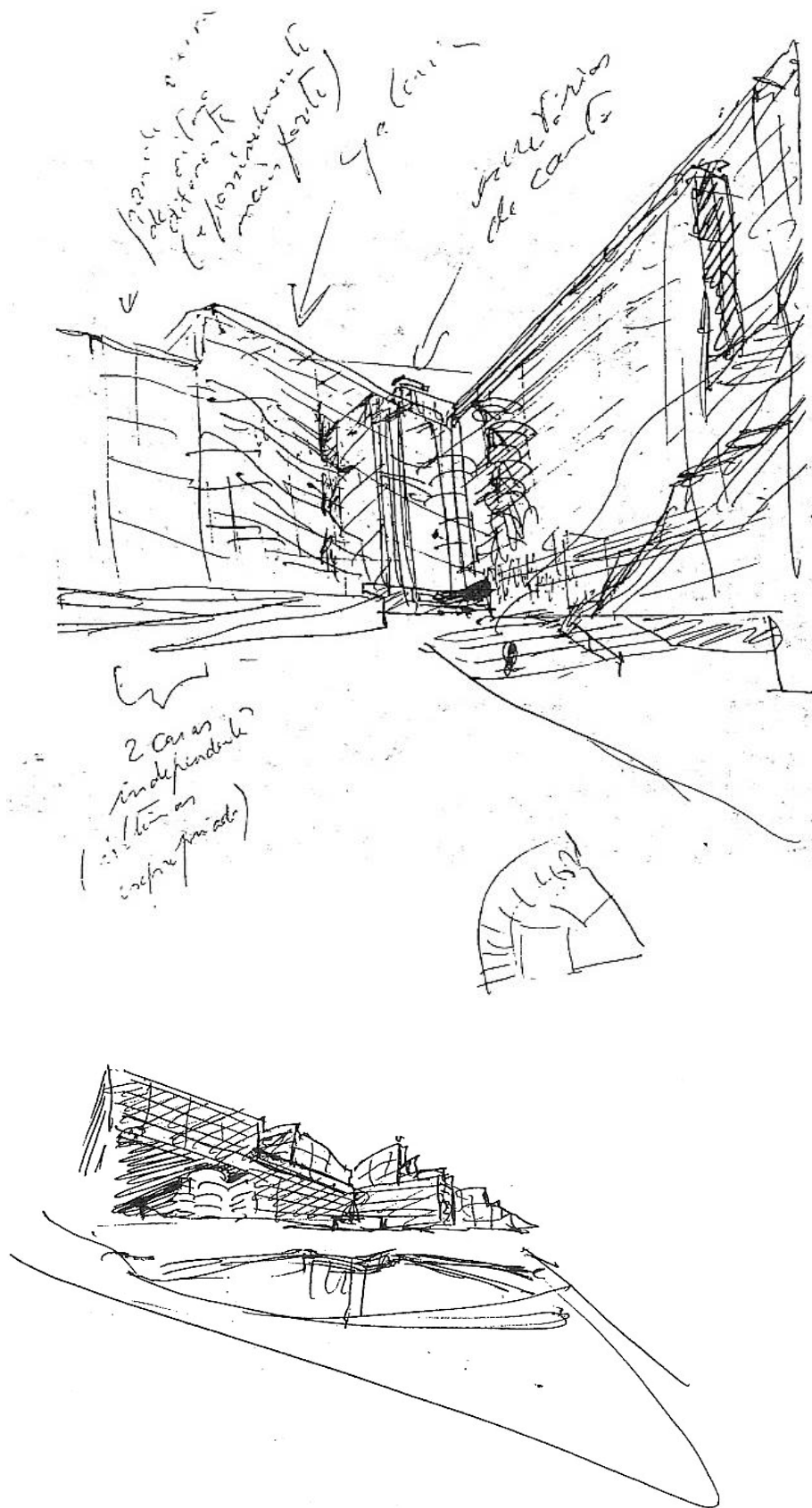
O programa proposto compreendia um parque coberto de estacionamento de automóveis e áreas comercial e de escritórios. Este deveria integrar-se no estudo desenvolvido pelo Gabinete de Urbanização, da avenida em questão, em revisão da proposta apresentada juntamente com o Plano Director.

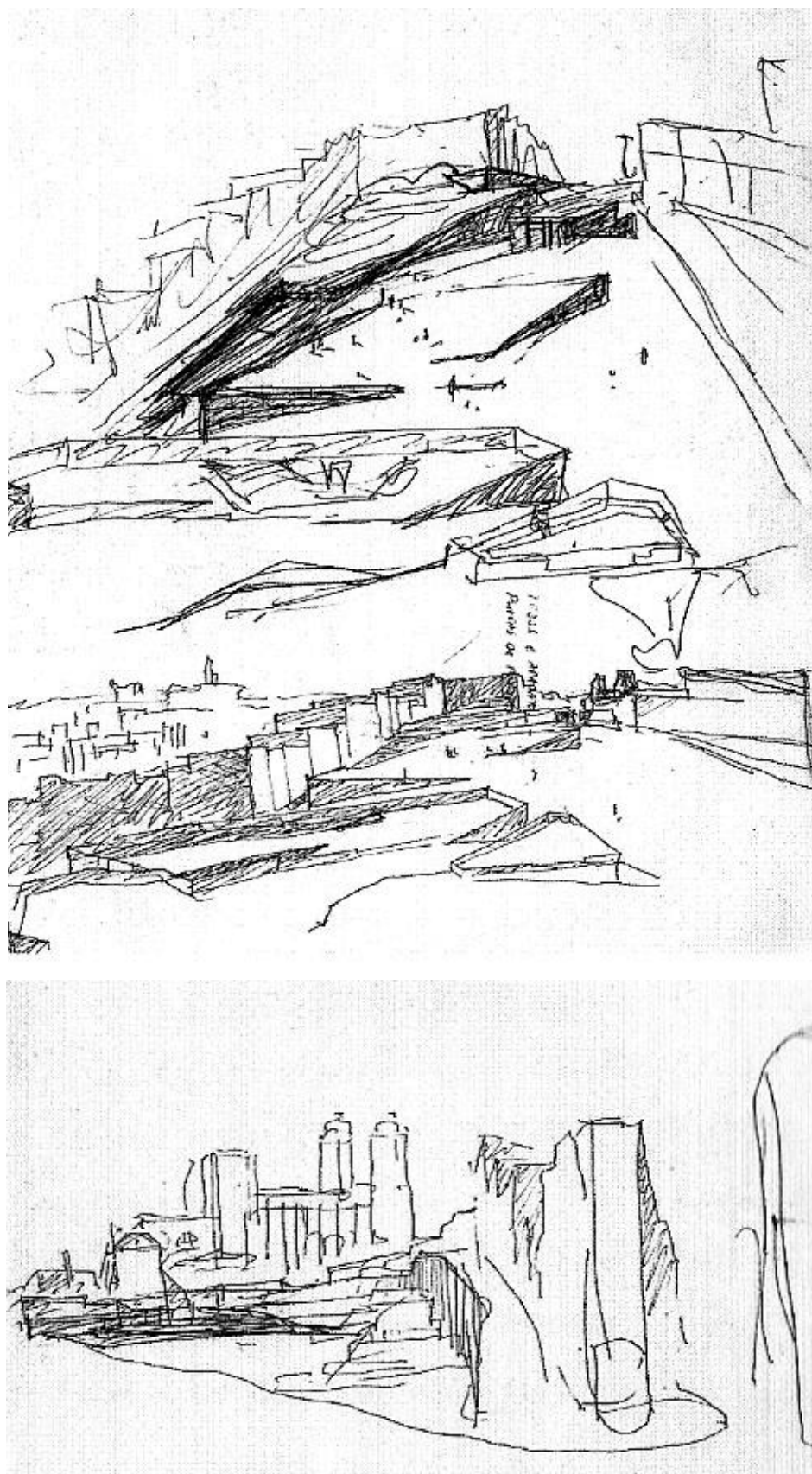
¹²⁰ SIZA, Álvaro Vieira, Porto, 15 de Maio de 1998, Porto, in SIZA, Álvaro; CASTANHEIRA, Carlos, *As cidades de Álvaro Siza*, Lisboa: Figueirinhas, 2001;

¹²¹ TAVORA, Fernando; SIZA, Álvaro, *Lavorare Insieme*, in CASABELLA 700, Arnolo Mondadori Editore, Maio de 2002, p.54;



Figs. 86, 87 e 88 - Esquissos de Álvaro Siza e planta do edifício da avenida de D. Afonso Henriques 1968





Figs. 89 e 90 - Esquissos de Álvaro Siza e planta do edifício da avenida de D. Afonso Henriques 1968



Fig. 91 - Anteprojecto para o Edifício no lado Nascente da Avenida, 1968

Partindo, deste modo, de uma reflexão das propostas precedentes, Siza sintetiza o seu projeto em dois conceitos base: o respeito pelo espaço libertado aquando as demolições e a consciência da necessidade de rematar a malha urbana.

Recusa a utilização de viadutos, concluindo que a “(...) não aprovação do projecto de Fernando Távora se deve ao excessivo protagonismo do viaduto, que ameaça sobrepor-se à Catedral”¹²², resolvendo aplicar um sistema de circulação de único sentido.

Propõe-se então um edifício, a este,

que segundo o arquiteto, “(...) refaz a unidade do quarteirão, ao mesmo tempo que responde ao perfil e caracterização do percurso entre a Ponte e a Praça Almeida Garrett, prolongando o alinhamento da Avenida Vimara Peres, a sul, variando de cércea, participando na definição da Praça, a norte.”¹²³

Este edifício propunha ainda a criação de uma praça interior, cercada pela rocha, cujo objetivo visava a promoção deste local, através da criação de cafés, restaurantes e comércio, revitalizando assim o espaço urbano.

¹²² TAVORA, Fernando; SIZA, Álvaro, *Lavorare Insieme*, in *CASABELLA 700*, Arnolo Mondadori Editore, Maio de 2002, p.54;

¹²³ SIZA, Álvaro, Avenida da Ponte I, Porto 1968, in SIZA, Álvaro; CASTANHEIRA, Carlos, *As cidades de Álvaro Siza*, Lisboa: Figueirinhas, 2001;

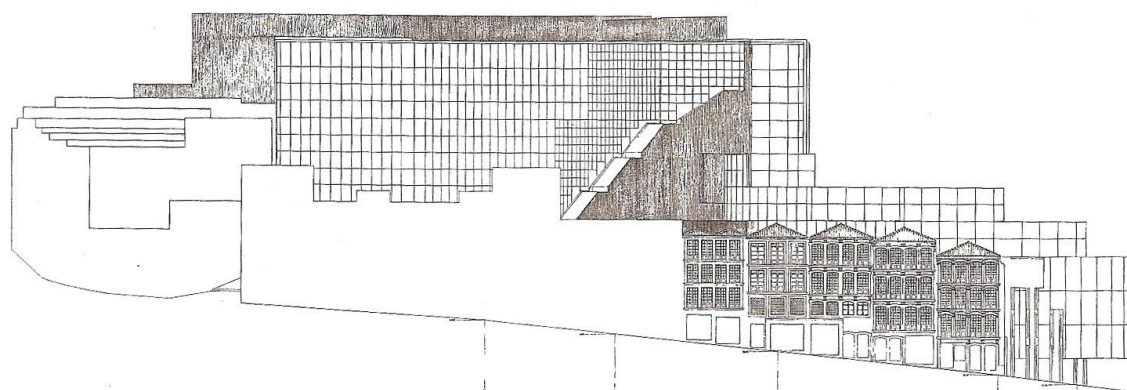


Fig. 92 - Alçado Norte do edifício da avenida de D. Afonso Henriques 1968

Quanto ao material, o edifício de estrutura em betão era “(...) totalmente revestido por caixilharia metálica envidraçada, de desenho dependente do ambiente e escala do quarteirão, do lado nascente, contínua e ligeiramente curva, do lado da Avenida, onde se contrapõe à massa uniforme, de construção a poente, e ao volumes emergentes da Sé, de S. Bento da Vitória, da Relação-Clérigos.”¹²⁴

No que respeita ao lado oeste, que segundo Siza “(...) não estava bem resolvida (...) devido à pressão para finalizar rapidamente (...)”¹²⁵, previa-se, num estudo esquemático, a ordenação da encosta rochosa e a criação de amplos terraços, que apelando à memória do

velho burgo e recuperando a implantação do edificado demolido nos anos ’40, destinar-se-ia a um serviço de esplanadas compatível com o movimento e as características da zona.

Esta proposta seria aprovada em 1968 e desenvolvida até 1975, momento marcado por um desentendimento do arquiteto com a Câmara Municipal, decretando-se o seu abandono. Porém, ainda em 1968 é construído no arranque do viaduto da proposta de Luís Cunha, o Mercado de Tecidos da Sé e em 1987, o Mercado Levante, em terrenos adjacentes à Avenida, ainda existente atualmente, da autoria do Arq. António Moura, sob comando do CRUAR¹²⁶.



¹²⁴ SIZA, Álvaro, Avenida da Ponte I, Porto 1968, in SIZA, Álvaro; CASTANHEIRA, Carlos, *As cidades de Álvaro Siza*, Lisboa: Figueirinhas, 2001;

¹²⁵ TAVORA, Fernando; SIZA, Álvaro, *Lavorare Insieme*, in *CASABELLA 700*, Arnolo Mondadori Editore, Maio de 2002, p.54;

¹²⁶ Comissariado (do Governo) para Renovação Urbana da área Ribeira-Barredo, criado em 1974.

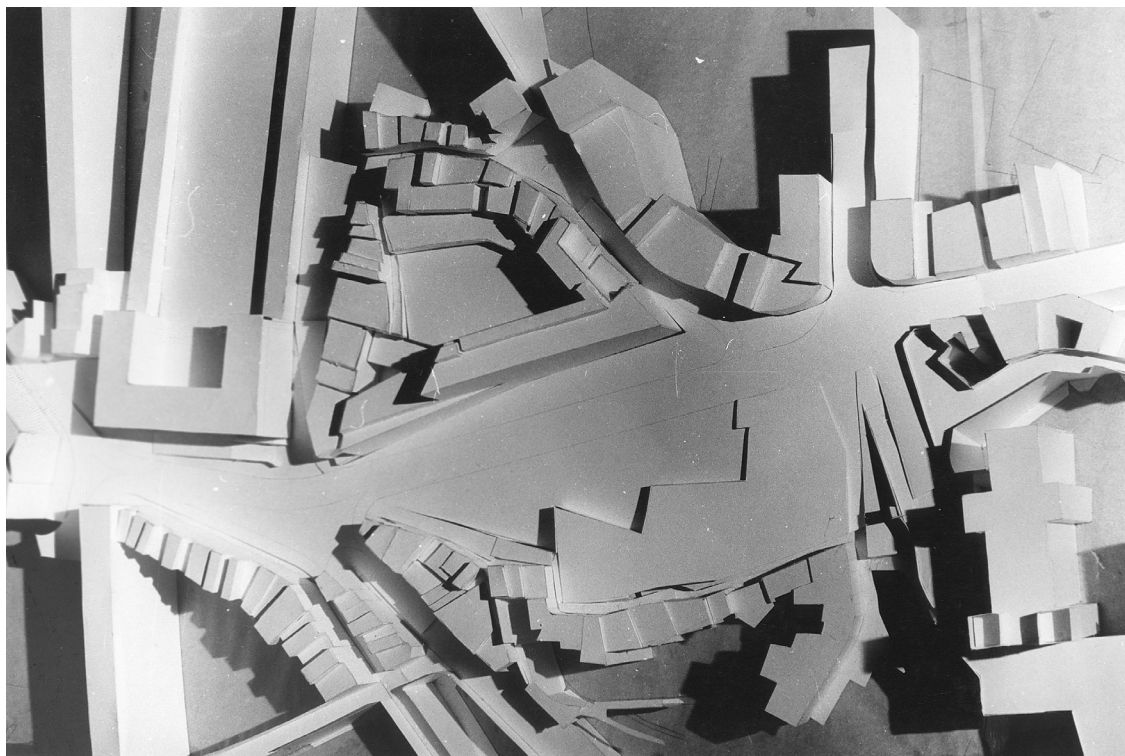
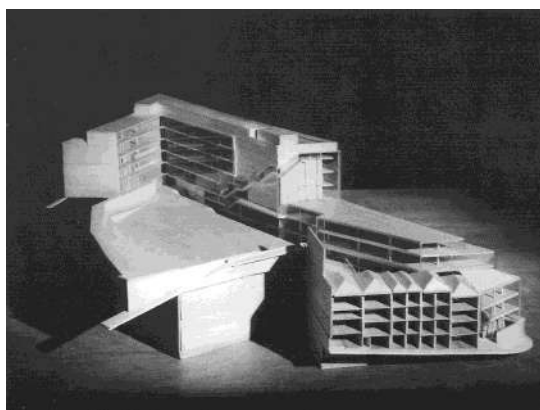
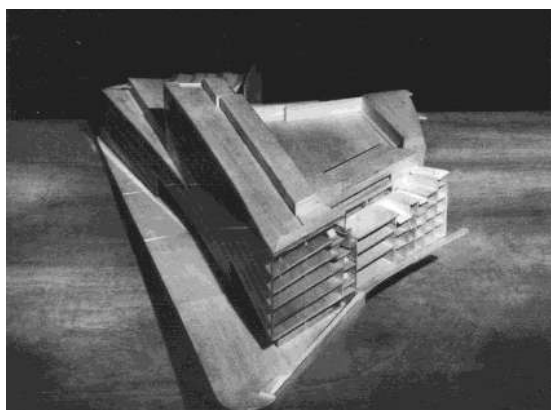
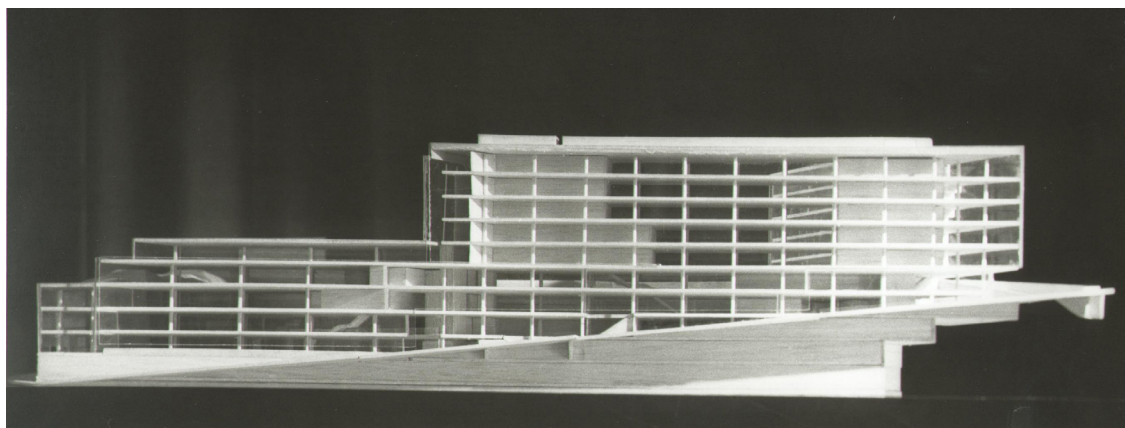


Fig. 93 - Maqueta do Anteprojecto para o Edifício no lado Nascente da Avenida, 1968



Figs. 94, 95 e 96 - Maquetas do Edifício no lado Nascente da Avenida, 1968

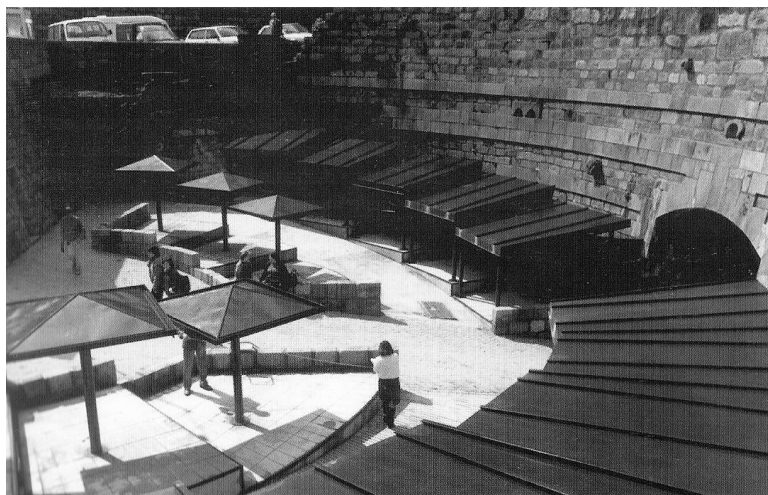


Fig. 97- António Moura – Mercado de Tecidos da Sé (fot. A. Moura DPMRUHP)

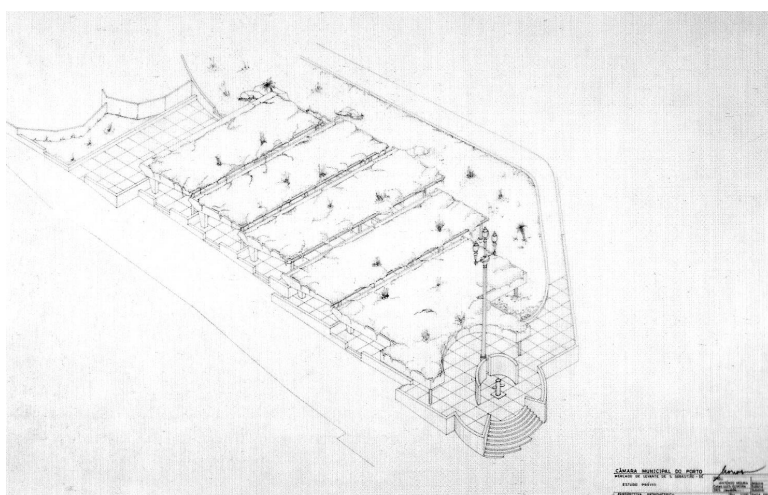


Fig. 98 - A. Moura – Estudo prévio para o Mercado de S. Sebastião, 1995



Fig. 99 - António Moura – Mercado de S. Sebastião (fot. A. Moura DPMRUHP)

REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA DA PONTE E “MUSEU DA CIDADE”. CONSOLIDAÇÃO DE CONCEITOS, INTEGRAÇÃO DA CIDADE ANTIGA

Quase três décadas depois, Álvaro Siza volta a ser convidado, pela Sociedade Porto 2001, promotora da renovação urbana, para elaborar um projeto de requalificação para a Avenida da Ponte.

No entanto, (...) esta veio a sofrer nos últimos tempos um novo desafio, em consequência da decisão de fechar o tabuleiro superior da Ponte ao tráfego rodoviário, para aí desembocar, em túnel, a nova linha de Metro.¹²⁷

A encomenda, propunha o reconstruir do tecido urbano, tão martirizado em prol

de uma Avenida que começava a perder o sentido como eixo rodoviário estruturante.

O programa proposto previa a construção de áreas comerciais e habitação (100 fogos), assim como 3000 m² para a construção de um Museu da Cidade, no qual Siza responde: “(...) não é suficiente ocupar o espaço com habitação, porque a área necessita de um projecto forte, que traga vida à cidade (...)”¹²⁸

O projeto de requalificação da Avenida representa agora uma mudança de concepção, segundo o arquiteto:

“É outro o entendimento actual sobre a relação entre o monumento e o tecido urbano. Não é já tempo das demolições para “libertar” um monumento, atraçando quase sempre o seu carácter e esvaziando de sentido o espaço urbano.

*O progressivo conhecimento das intervenções efectuadas nos centros históricos das cidades europeias foi consolidando a consciência da relação de complementaridade entre monumentos e tecido urbano e entre testemunhos de diferentes épocas, como condição essencial de preservação.”*¹²⁹

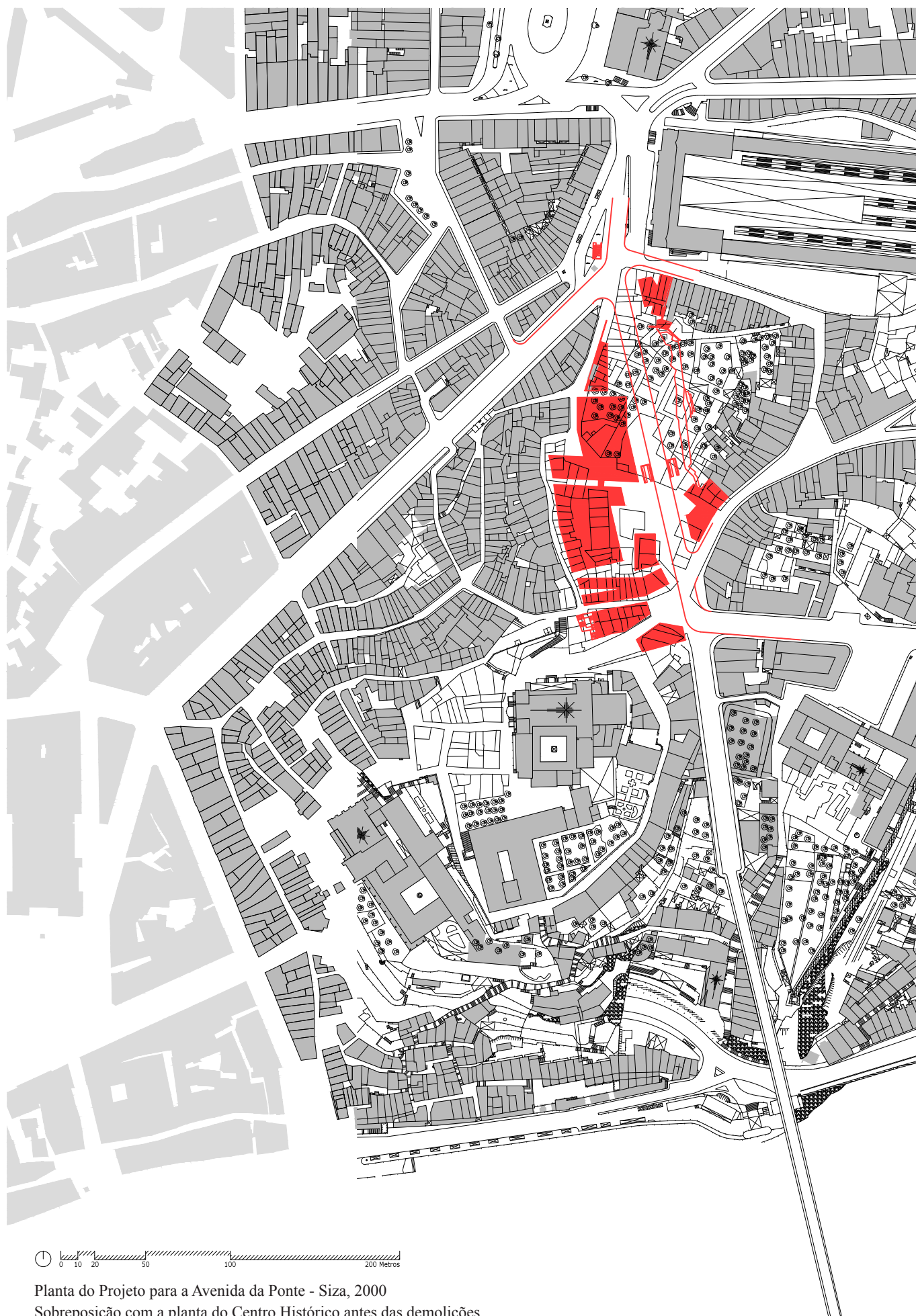
¹²⁷ REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida : contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 2001, p.62;

¹²⁸ TAVORA, Fernando; SIZA, Álvaro, *Lavorare Insieme*, in *CASABELLA 700*, Arnolo Mondadori Editore, Maio de 2002, p.56;

¹²⁹ SIZA, Álvaro, *Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques*, Álvaro Siza, Porto, 1968-2000, *Jornal de Arquitectos*, Publicação Bimestral da Ordem dos Arquitectos – Portugal, nº 199, Janeiro/Fevereiro de 2001, p.82;



Planta do Projeto para a Avenida da Ponte - Siza, 2000



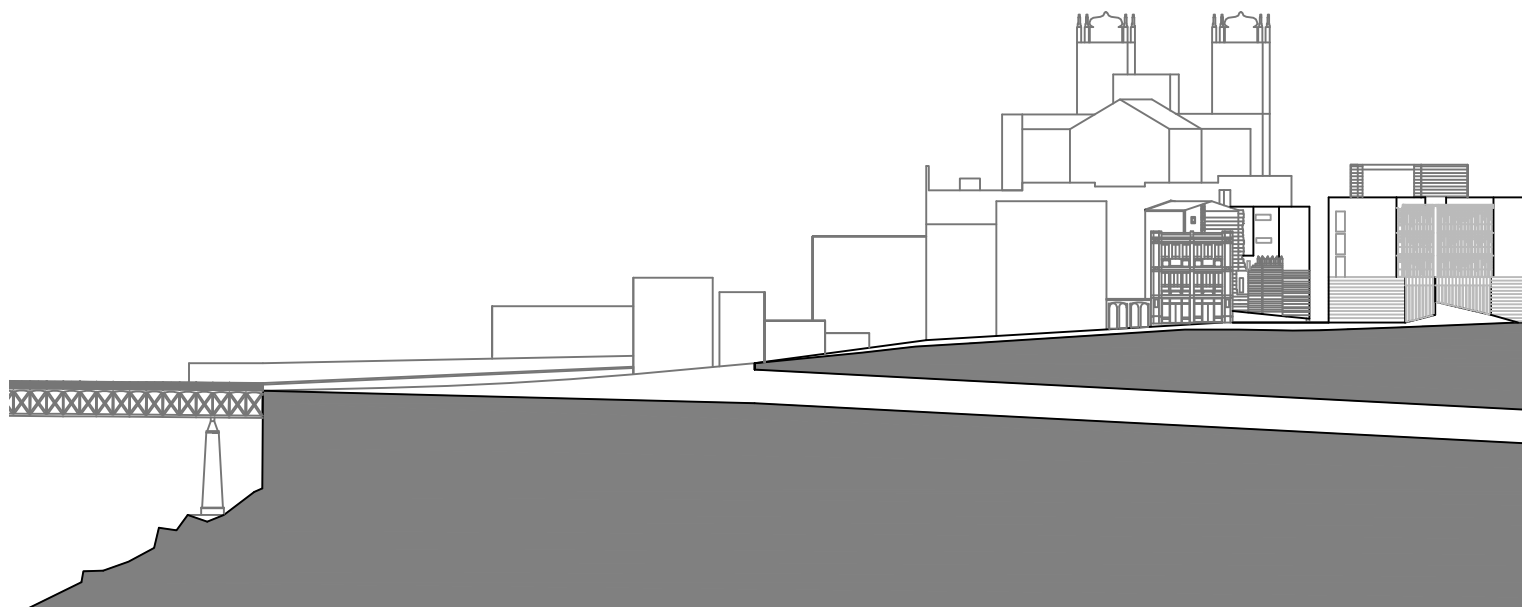


Fig. 100 - Corte Longitudinal pela Avenida da Ponte Esc. 1/100

Na sua nova proposta, Siza, apresenta uma clara intenção de reinterpretação da malha urbana perdida nas demolições, uma tentativa de recuperar relações de outrora.

Neste sentido, é proposto, do lado oeste, sete edifícios unidos subterraneamente a diferentes níveis, incluindo áreas de estacionamento para 370 veículos, assim como o Museu da Cidade, destacando-se dada a sua dimensão e área de implantação. Este conjunto permitiria a recuperação da Travessa de S. Sebastião, marcando uma

sucessão de pequenas praças e espaços públicos, onde mais uma vez, apela para a memória da implantação do velho burgo, proporcionando um diálogo dinâmico com o rochedo, conservado à vista, a nascente, como “(...) testemunho do corte realizado pela abertura da Avenida da Ponte (...)”.¹³⁰

Nos topos do rochedo, ruas Chã e do Loureiro, são propostos dois edifícios de remate, destinados a comércio e habitação, articulando-se com a direção da avenida. A modelação plástica proposta para estes dois blocos, evidencia o contacto com a

¹³⁰ SIZA, Álvaro, *Recupero della Avenida da Ponte e progetto per il museo della città*, in CASABELLA 700, Arnolo Mondadori Editore, Maio de 2002, p. 58;



rocha, caracterizada pela sua irregularidade e dureza, no qual se destaca o edifício a norte que se eleva do solo, permitindo o acesso ao metropolitano. No topo sul, o edifício de remate da Rua Chã,

retoma o alinhamento de aproximação à Sé, que surge enquadrada por duas novas construções, destinadas a habitação, que “(...) perfazem a imagem de um pórtico no novo conjunto que envolve a Sé.”¹³¹

“A definição arquitectónica, e a linguagem e materiais a utilizar, serão desenvolvidos em fase de anteprojecto e informadas por uma final aprovação e definição do programa. A opção já provavelmente legível, a partir do presente estudo prévio, será baseada nos condicionamentos programáticos e na complexa coexistência de diferentes expressões arquitectónicas, de diferentes épocas, amalgamadas como Espírito do Lugar.”¹³²

¹³¹ COELHO, Sofia Thenaisie, *A Cidade em Suspensão. Projectos em torno da Sé do Porto (1934-2001)*, Coimbra: Centro de Cultura Urbana Contemporânea, 2001, p.153;

¹³² SIZA, Álvaro, *Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques*, Álvaro Siza, Porto, 1968-2000, *Jornal de Arquitectos*, Publicação Bimestral da Ordem dos Arquitectos – Portugal, nº 199, Janeiro/Fevereiro de 2001, p.82;



Fig. 101 - Corte Longitudinal pela Rua do Corpo da Guada
Esc. 1/100

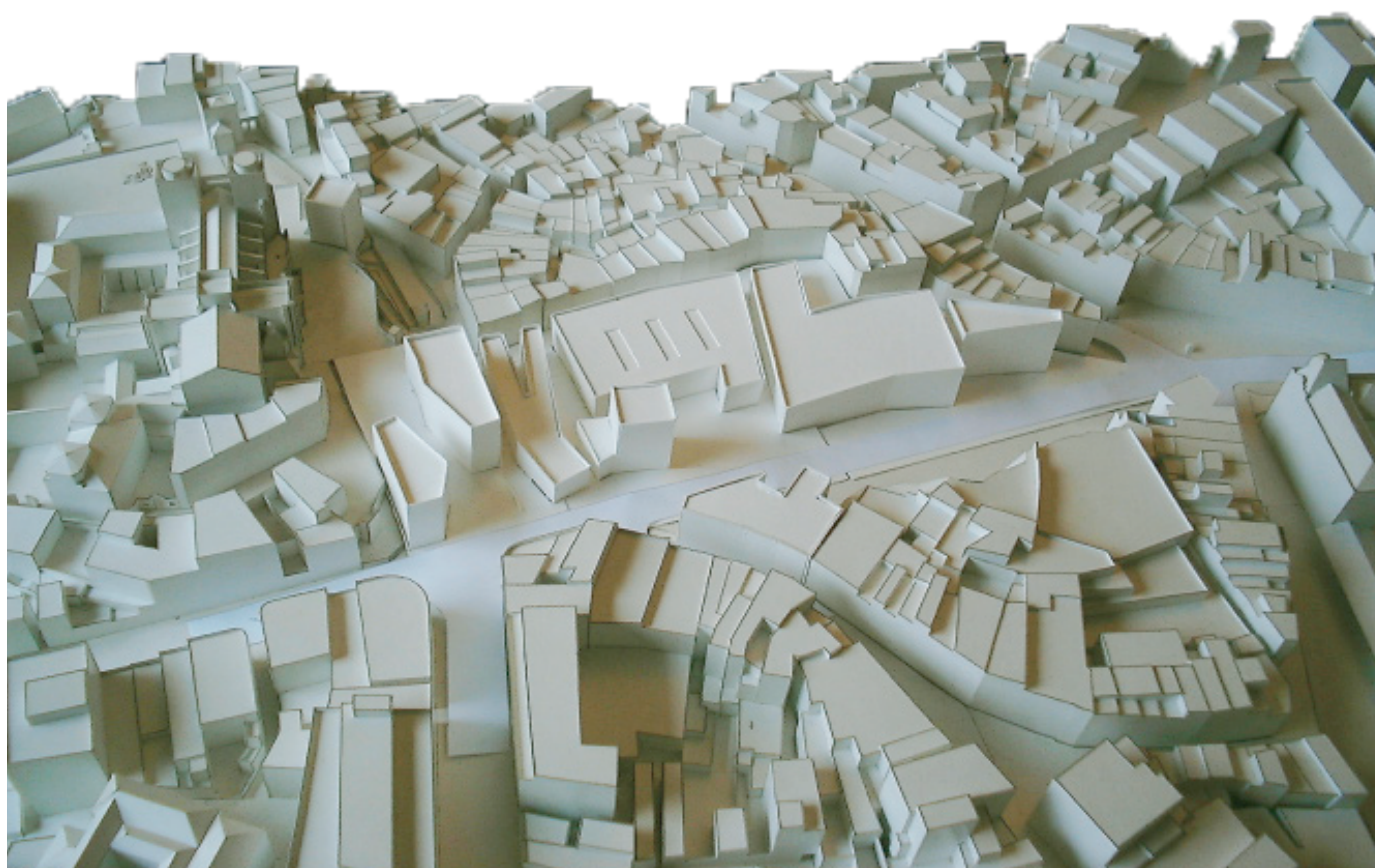


Fig. 102 - Maqueta Projecto para Avenida da Ponte, 2000

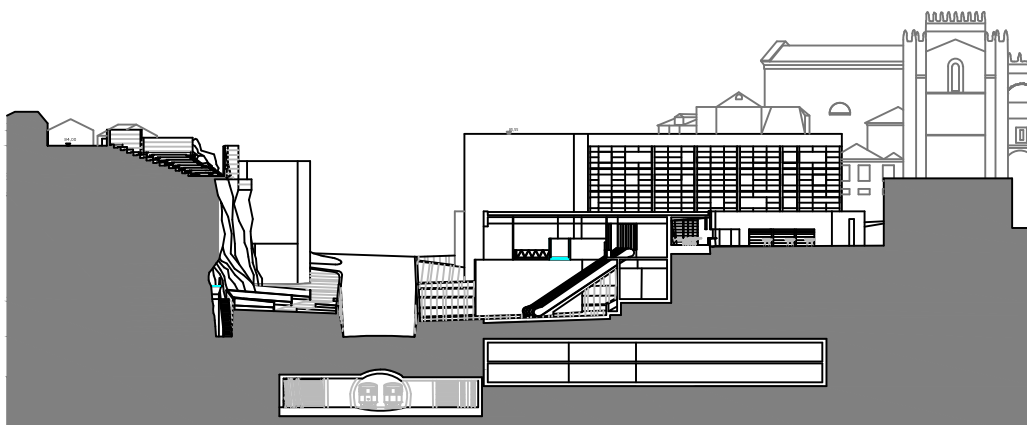


Fig. 103 - Corte Transversal pela Avenida da Ponte
Esc. 1/100

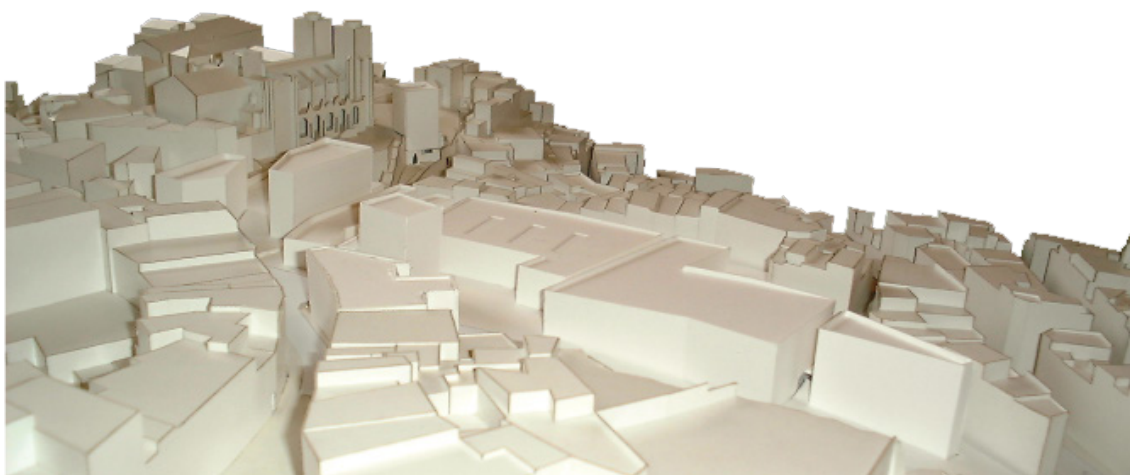


Fig. 104 - Maqueta Projecto para Avenida da Ponte, 2000

No entanto, dado a desentendimentos relativos às dimensões do programa, nomeadamente do Museu da Cidade, em Janeiro de 2002 Siza previa já o final:

“Creio que o projecto não se realizará: a Porto 2001 está a fechar os seus trabalhos (...)”¹³³, e assim se sucedeu, realizando-se apenas a construção da linha do metro.



¹³³ TAVORA, Fernando; SIZA, Álvaro, *Lavorare Insieme*, in *CASABELLA 700*, Arnolo Mondadori Editore, Maio de 2002, p.56;

CONSIDERAÇÕES FINAIS



ENQUADRAMENTO DAS PROPOSTAS PARA A AVENIDA DA PONTE

Expostas as tentativas de resposta ao impasse criado pela Avenida da Ponte, torna-se pertinente uma análise às abordagens que regeram esses projetos. Em prol da simplicidade apenas serão tidos em conta os projetos que se enquadram nas três estratégias descritas no Cap.2 (pág. 62-63). Assim, proceder-se-á à reflexão sobre as propostas apresentadas pelo Arq. Fernando Távora, em '55, Luís Cinha, em '58 e '61, e Álvaro Siza, em '68 e 2000.

O projeto de Távora segundo o apresentado, parece inserir-se, à primeira vista, no método de abordagem referido como Solução A, referente à ideia de um eixo autónomo relativamente à malha antiga da cidade.

A utilização de espaços ajardinados como ferramenta de afastamento da Avenida ao tecido consolidado, assim como a utilização de viadutos que assumem um

carácter contrastante com a lógica da cidade antiga, contribuem para o isolamento deste eixo e fortalecem a ideia de momento excecional. Agravando esta situação as articulações dos arruamentos medievais com a nova via não apontam para a continuidade da malha urbana. É também de notar, através da Fig. 105, que o carácter dos percursos criados, remetem para uma nova identidade que nem os poucos novos edifícios – de cariz modernista – conseguem aproximar daquela do centro histórico. A ideia de Távora visava assim enfatizar vazio criado, aquando das demolições dos anos '30 e '40, apelando à memória da cicatriz urbana e caracterizando o eixo como componente da cidade moderna. A formalização do edificado novo realça esta ideia na linguagem e materiais utilizados. Denota-se que para Távora era imperativo fortalecer o novo

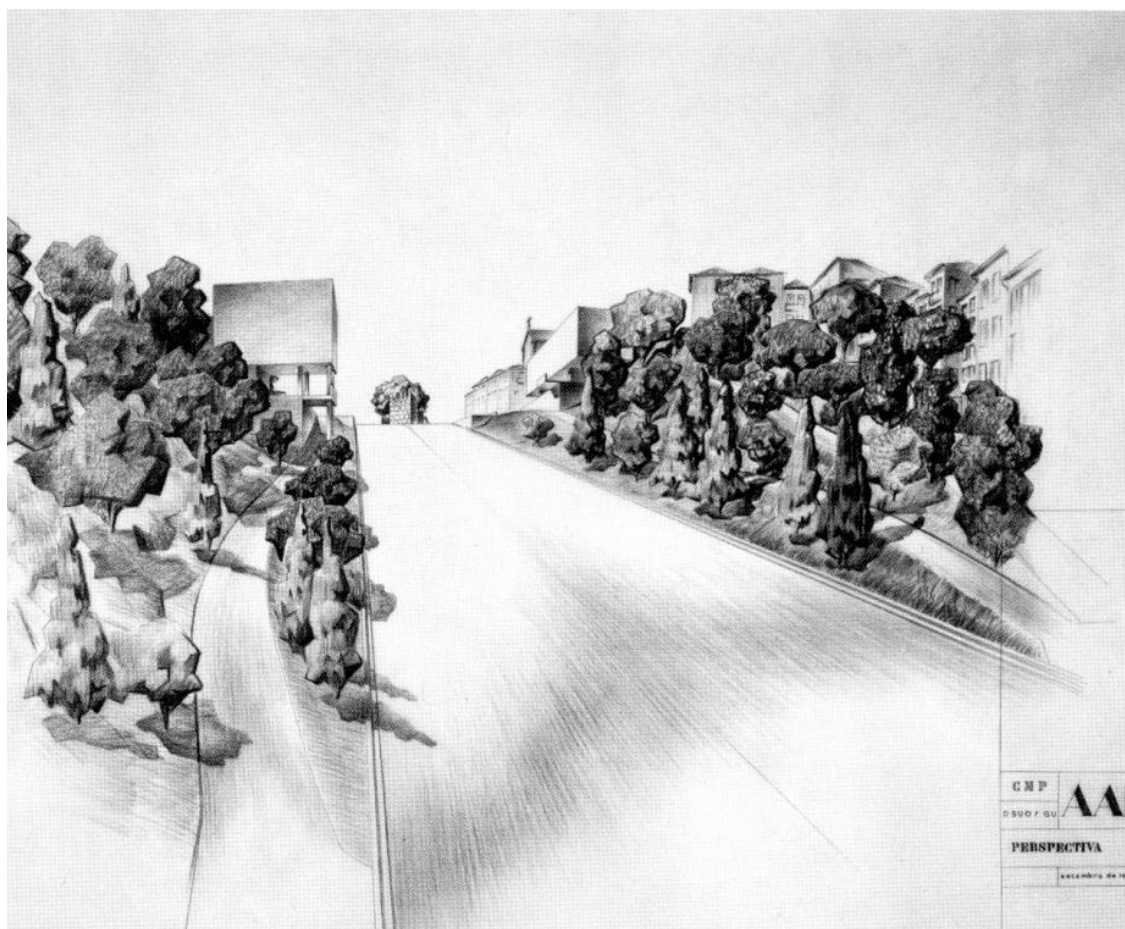


Fig. 105 - Fernando Távora. Perspectivas parciais do projecto para a Avenida Afonso Henriques

eixo moderno, embora que em detrimento da união entre as “margens” da Avenida.

Dado ao abandono do projeto de Távora, devido à insustentabilidade prevista pela escassez de edificado, em 1958 Luís da Cunha, continuando o tema da valorização do vazio, assume uma postura diversa do seu antecessor.

Ao implantar um edifício a eixo com a avenida e observando as alterações ao sistema viário, nota-se a tentativa de in-

clusão da via na restante malha consolidada, o que se coloca em destaque no seu segundo projeto. Aqui Luís da Cunha apontava para a fragmentação da avenida, através da extensão de antigos arruamentos, nomeadamente, na ligação ao Largo dos Loios ou à Praça da Batalha. Podemos assim incluir este arquiteto na referida Solução B, pela sua tentativa de inclusão da Avenida da Ponte no existente tecido urbano. No entanto, deve-se apontar que a

complexidade deste novo sistema viário procura relacionar-se com a cidade extra-muros, negligenciando as verdadeiras necessidades do centro histórico e possivelmente contribuindo para o seu esquecimento.

Ainda no contexto da Solução B, Álvaro Siza em 1968, toma uma abordagem ao problema do vazio urbano no sentido de articular e relacionar a Avenida com os quarteirões envolventes da Sé. Neste seu projeto, Siza propõe, com a implantação de um edifício junto à massa rochosa a dinamização de movimentos transversais a este eixo. Há assumidamente uma valorização do vazio em prol da memória, através da criação de um conjunto de plataformas remanescente às propriedades antigas, seguindo o exemplo de Távora, embora ao contrário de Luís da Cunha – que utiliza o materiais locais, numa tentativa de integração – apropria-se do betão envolvido

por vidro cujos reflexos e transparências valorizam a envolvente.

No entanto, o tratamento do vazio nesta proposta, não parece controlar a dimensão da Avenida, mantendo-se o confronto na natureza das escalas. Da mesma forma, a articulação entre os arruamentos vindos do interior dos quarteirões a ponte com a moderna avenida não aparentam reforçar suficientemente os referidos movimentos transversais, mantendo-se uma alienação da Rua do Corpo da Guarda. Nesta ordem de ideias, esta abordagem não parece suficiente para promover os incentivos ao desenvolvimento do centro histórico, embora aponte a uma inicial preocupação neste sentido.

Num contexto atual, e com um entendimento geral das propostas precedentes, o projeto elaborado por Siza em 2000, sob a alçada do programa Porto 2001, surge agora inserido numa nova abordagem de revitalização da envolvente da Sé, consequentemente Avenida da Ponte.

“O progressivo conhecimento das intervenções efectuadas nos centros históricos das cidades europeias foi consolidando a consciência da relação de complementaridade

*entre monumento e tecido urbano e entre testemunhos de diferentes épocas, como condição essencial de preservação.”*¹³⁴

Assim, a proposta do Siza apresenta como premissas a valorização dos arruamentos antigos, prolongando-os, e recuperando tanto quanto possível a implantação do edificado destruído.

Dados os atuais acessos à cidade, o tabuleiro superior da Ponte Luís I serve agora o trânsito pedonal e a nova linha de metro, passando assim a constar de uma porta de entrada meramente simbólica. Um dos objectivos desta proposta passa então pelo reforçar da antiga relação Este/Oeste que englobava a Rua Chã e a Sé. O mesmo acontece com as ruas Pelames e Escura, que ganham expressão no desenho da Avenida da Ponte, pela volumetria dos novos edifícios. A Rua do Corpo da Guarda, ganha assim uma nova frente, com um perfil mais apropriado à escala dos edifícios existentes. No lado nascente, seguindo a estratégia adotada por Siza na sua primeira proposta, os dois edifícios que rematam os topos da “parede” granítica visam a continuidade do edificado e a

melhor definição do quarteirão.

Pode-se assim enquadrar esta proposta na já apresentada Solução C. O jogo de volumes criado consegue controlar a escala da Avenida, retirando-lhe imponência, facto também reforçado pelo fechar ao trânsito automóvel do tabuleiro superior da Ponte Luís I. É no entanto a Avenida da Ponte que se apresenta como principal objecto potenciador de desenvolvimento da malha envolvente à Sé, incentivando a criação de novos investimentos.

Neste sentido, esta mais recente proposta de intervenção e revitalização da Avenida da Ponte, surge então como a mais apropriada. Porém, não parece plausível que o programa proposto consiga garantir e corresponder a todas as necessidades presentes nesta área. Tendo em conta as plantas referentes à análise morfo-tipológica verifica-se que problemas sociais que a zona apresenta provêm não só da fraca acessibilidade, como também da carência de serviços e equipamentos que incentivem à criação

¹³⁴ SIZA, Álvaro, *Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques*, Álvaro Siza, Porto, 1968-2000, *Jornal de Arquitectos*, Publicação Bimestral da Ordem dos Arquitectos – Portugal, nº 199, Janeiro/Fevereiro de 2001, p.82;

de emprego. É incerto assim que o programa proposto para os dois maiores edifícios – Museu da Cidade – garanta estas condições. Torna-se também importante adequar a escala da frente da Rua Corpo da Guarda, de modo a não refletir uma imagem de “tra-seiras” do edificado.

Independentemente, deve ser reconhecido “(...) como se retomam continuidades urbanas através de um conjunto edificado fracturado, composto de descontinuidades. É uma proposta lucidamente contemporânea, como nunca seria a retoma da anterior.”¹³⁵



PERSPECTIVAS FUTURAS

Como se verificou no decorrer desta dissertação a Avenida da Ponte constituiu um importante momento na evolução da cidade.

As políticas que ditaram a sua abertura, não se adequariam numa abordagem atual, facto este agravado pela recente classificação do centro histórico do Porto a Património da Humanidade. Tornou-se óbvio já na segunda metade do século XX, a necessidade de requalificação da zona, que já então sofria dos efeitos nefastos das demolições dos anos '30 e '40. Nos anos seguintes a cidade passou por políticas de expansão, contribuindo a não resolução deste impasse para o esquecimento do antigo centro. Passados dez anos

da última tentativa de resposta ao vazio da Avenida torna-se pertinente questionar os princípios que devem reger, não só a requalificação, mas principalmente a revitalização do centro, cujos problemas de cariz maioritariamente social têm levado a exponencial degradação e abandono.

A Avenida da Ponte, mais precisamente a sua indefinição, surge assim neste contexto como um factor contribuinte para esta situação. Contrariamente, a sua condição expectante acarreta também um carácter potencializador, abrindo oportunidade a uma melhoria da qualidade urbana, podendo aproximar a cidade medieval às necessidades da vida contemporânea.

¹³⁵ Alves Costa, in REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida : contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 2001, p.87;

Torna-se portanto questionável a contínua negligência relativamente a este espaço. Apesar da honesta insegurança na abordagem a uma profunda reestruturação junto de uma zona hoje protegida, ao cabo de quase meio século, parece possível tirar conclusões, não só das inúmeras propostas apresentadas, não raras vezes provenientes de figuras de prestígio, como também da condição de impasse que caracteriza este eixo desde a sua abertura. Não pode ser esquecido o exponencial agravamento da condição devoluta do centro, que apesar das tentativas de reabilitação e recuperação por parte da Sociedade Porto Vivo, depende também de dinâmicas a uma escala mais alargada em função da sua retificação.

“Passado o tempo das oposições radicais entre os paradigmas e os seus territórios compreende-se agora que se assuma a obrigação de saber mais sobre os objectivos e sobretudo, sobre os resultados das experiências feitas; e que em relação às memórias de que não queremos abdicar tenha de haver mais consciência – e ciência – para separar o que é essencial do que é acessório, o que é único e o que foi reprodução vulgar; o que é duradouro e o que é temporário. Conhecimento esse que legitimará escolhas mais selectivas do que exige restauro, completamento ou (simplesmente) registo e do que pode (ou deve) ser substituído para ser reinterpretado, ou mesmo contrastado, veiculando novos valores de época. E, claro está, evitando quer dispensáveis agressões aos contextos, quer imposições de mimetismos destituídos de sentido.”¹³⁶



¹³⁶ Nuno Portas; Prefácio, in AGUIAR, José, *Cor e cidade histórica, Estudos Cromáticos e Conservação do Património*, Porto: FAUP Publicações, 2005, p.17-18;

BIBLIOGRAFIA



LIVROS

- ◇ **AGUIAR**, José, *Cor e cidade histórica, Estudos Cromáticos e Conservação do Património*, Porto: FAUP Publicações, 2005;
- ◇ **AZEREDO**, Manuel de, *As pontes do Porto : história de uma paixão*, Porto: FEUP, 2002;
- ◇ **BOTELHO**, Maria Leonor, *A Sé do Porto no século XX*, Lisboa : Livros Horizonte, 2006;
- ◇ **CAMPOS**, Ezequiel de, *Prólogo ao plano da cidade do Porto*, Porto: Empresa Industrial Gráfica, 1932;
- ◇ **CARVALHO**, Teresa Pires de, *Bairro da Sé do Porto : contributo para a sua caracterização histórica*, Porto: C.M., 1996;
- ◇ **CHOAY**, Françoise, *Alegoria do Património*, Lisboa: Edições 70, 2010;
- ◇ **COELHO**, Sofia Thenaisie, *A Cidade em Suspenso. Projectos em torno da Sé do Porto (1934-2001)*, Coimbra: Centro de Cultura Urbana Contemporânea, 2001;
- ◇ **DIAS**, Marina Tavares; **MARQUES**, Mário Morais, *O Porto Desaparecido*, Porto: Quimera Editores, 2002;
- ◇ **FERNANDES**, José Alberto V. Rio, *Porto : cidade e comércio*, Porto : C.M., 1997;
- ◇ **GARRETT**, Antão de Almeida, *História da evolução dos planos gerais de urbanização da cidade do Porto*, Porto: FEUP, 1974;
- ◇ **LOPES**, Flávio; **CORREIA**, Miguel Brito, *Património Arquitectónico e Arqueológico: Cartas, Recomendações e Convenções Internacionais*, Lisboa: Livros Horizonte, 2004;
- ◇ **MARQUES**, Helder, *Porto : percursos nos espaços e memórias*, Porto: Afrontamento, cop.1990;
- ◇ **MACHADO**, António de Sousa, *Porto Mediévico*, Livraria Tavares Martins, Porto, 1968, consultar em <http://pt.scribd.com/doc/62134580/Antonio-De-Sousa-Machado-O-Porto-Medievico-Livraria-Tavares-Martins-1968>

- ◇ **MONTEREY**, Guido de, *O Porto: origem, evolução e transportes*, Porto: G.M., 1972;
- ◇ **PAIVA**, J. Vasconcelos; **AGUIAR**, José; **PINHO**, Ana, *Guia técnico de reabilitação habitacional*, Lisboa: LNEC, 2006;
- ◇ **PEREIRA**, Gaspar Martins; **BARROS**, Amândio Moraes, *Memória do Rio, Para uma história da navegação do Douro*, Porto: Edições Afrontamento, 1984;
- ◇ **PINHO**, Ana. *Conceitos e Políticas Europeias de Reabilitação Urbana. Análise da Experiência Portuguesa dos Gabinetes Técnicos Locais*, Vol.I Lisboa: LNEC, 2009;
- ◇ **PORTO**, Câmara Municipal, *Gabinete de Urbanização, Plano Director da Cidade do Porto*, Porto: C.M., 1962;
- ◇ **QUEIROZ**, Francisco; **PORTELA**, Ana Margarida, *Conservação Urbana e Territorial Integrada*, Lisboa: Livros Horizonte, 2009;
- ◇ **REAL**, Manuel Luís, *A ponte e a avenida : contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 2001;
- ◇ **REZENDE**, Miguel, *A evolução territorial da cidade do Porto e a orientação a seguir para a urbanização das zonas residenciais*, Porto: C.M., 1952;
- ◇ **RODRIGUES**, José Manuel, *Teoria e Critica de Arquitectura: Século XX*, Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2010;
- ◇ **SIZA**, Álvaro; **CASTANHEIRA**, Carlos, *As cidades de Álvaro Siza*, Lisboa: Figueirinhas, 2001;
- ◇ **TÁVORA**, Fernando, *Da Organização do Espaço*, Porto: FAUP Publicações, 2006;
- ◇ **TOSTÕES**, Ana, *Arquitectura moderna portuguesa: 1920-1970*, Lisboa: Instituto Português do Património Arquitectónico, 2004.



TRABALHOS ACADÉMICOS - PROVAS FINAIS:

- ◇ **CASTRO**, Pedro Barata Fernandes, *Pontes urbanas do Porto: da cota baixa à cota alta*, docente acompanhante: Prof. José Gigante, Prova Final para a Licenciatura em Arquitetura, Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2005;

- ◇ **GRAVATO**, Maria Adriana Pacheco Rodrigues, *Trajecto do Risco Urbano, A arquitectura na cidade do Porto, nas décadas de 30 a 50 do séc. XX, através do estudo do conjunto da Avenida dos Aliados à Rua de Ceuta*, docente acompanhante: Prof. Doutor António Cardoso, Dissertação de mestrado em História de Arte, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2004;
- ◇ **PINHO**, Isabel Maria Ribeiro Tavares de, *O Mosteiro de São Bento de Avé Maria do Porto, 1518/1899, uma arquitectura no séc. XVIII*, vol. I, docente acompanhante: Prof. Doutor Fausto Sanches Martins, Dissertação de mestrado em História de Arte, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2000;
- ◇ **RODRIGUES**, Duarte Nuno Pereira da Silva, *Revitalização estratégica para a baixa portuense*, docente acompanhante: Prof. Manuel Correia Fernandes, Prova Final para a Licenciatura em Arquitetura, Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2001;
- ◇ **SILVA**, Hugo Machado da, *Avenida da Ponte: impasse em continuidade*, docente acompanhante: Prof. Domingos Tavares, Prova Final para a Licenciatura em Arquitetura, Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2007;
- ◇ **SÁ**, Orlando Manuel Fernandes Lopes de, *Marcello Piacentini, Giovanni Muzio: a avenida da ponte e o contributo italiano num laboratório de experimentação urbanística*, docente acompanhante: Prof. Rui Tavares, Prova Final para a Licenciatura em Arquitetura, Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2007;



ARTIGOS E REVISTAS

- ◇ *Actas do Seminário Centros Históricos: Passado e Presente, Departamentp de Ciências e Técnicas do Património*, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto 2011;
- ◇ **BONFANTI**, Ezio, *Architettura per i Centri Storici*, in “Edilizia Popolare”, n. 110, Gennaio/ Febbraio, 1973;
- ◇ **DIAS**, Adalberto, *Ponte sobre o Rio Douro, entre Fontainhas – Porto e a Serra do Pilar – Vila Nova de Gaia*, in Monumentos 9, DGEMN, Lisboa, setembro de 1998, p. 66-71;

- ◇ **DIAS**, Manuel Graça, *Ponte da Avenida*, in *architècti* 45, Editora Trifório, Oeiras, trimestral, Janeiro de 1999, p. 26-30;
- ◇ **FALCÃO**, Mário, *O porto, os planos municipais e o turismo*, Revista da Faculdade de Letras – Geografia I série, vol. XV/XVI, Porto, 1999-2000, pp.63-78;
- ◇ **FERNANDES**, José A. V. Rio, *Reabilitação de Centros Históricos e Reutilização da Cidade*, Mesa Redonda da Primavera “Conservar para Quê?”, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Março de 2004;
- ◇ **FERREIRA**, Nuno, *A cidade do porto desenhada e planeada na primeira metade do séc. XX segunda as intervenções de Marcello Piacentini e Giovanni Muzio. Usos e vivências da Cidade Moderna*, 1ª Conferência do PNUM – Morfologia Urbana em Portugal: Abordagens e perspectivas;
- ◇ **FONSECA**, Joana Rita Rodrigues, *Histori[cidades]*, *Reflexão Sobre Novas Intervenções em Contextos Urbanos Históricos*, docente acompanhante: Doutor Walter Rossa e Arq. Adelino Gonçalves, Seminário: Cultura do território, apoiada pelo Projecto História e Análise Formal na definição do Conceito de Intervenção em Contexto Urbano Histórico, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitetura, Coimbra, 2006;
- ◇ **FURTADO**, Gonçalo; **MACEDO**, Rosa, *Reabilitação urbana e intervenção em centros históricos: Alguns desafios e evolução de paradigmas em Portugal*, Colóquio Internacional, Portugal entre Desassossegos e Desafios, FAUP, 2011;
- ◇ **GUERRA**, Paula, *Tecido urbano actual: Continuidade ou Descontinuidade*, FLUP: Artigo em Revista Científica Nacional: Sociologia, Porto 1992, p. 145-175;
- ◇ **QUEIRÓS**, João, *Estratégias e Discursos Urbanos Políticos em torno da Reabilitação de Centros Urbanos*, *Considerações exploratórias a partir do caso do Porto*, Sociologia, Problemas e Práticas, 2007, p. 91-116
- ◇ **SIZA**, Álvaro:
 - ◇ *Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques*, Álvaro Siza, Porto, 1968-2000, Jornal de Arquitectos, Publicação Bimestral da Ordem dos Arquitectos – Portugal, nº 199, Janeiro/Fevereiro de 2001, p.82-87;
 - ◇ *Recupero della Avenida da Ponte e progetto per il museo della città*, in CASABELLA 700, Arnolo Mondadori Editore, Maio de 2002, p. 58;

◇ **SOLÀ-MORALES**, Ignasi de:

◇ *Teorías de la Intervención Arquitectónica*, in PH Boletín 37, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Andalucía, 2001, p.37-47

◇ *Del Constrato a la analogía: Transformaciones en la concepción de la intervención arquitectónica*, in PH Boletín 37, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Andalucía, 2001, p. 47-53

◇ **SRU**, Porto Vivo, *Delimitação da Área de Reabilitação Urbana do Centro Histórico do Porto em Instrumento Próprio [Projecto]*, Porto, 2011

◇ **TAVARES**, Domingues, *Quando Cortaram a Serra do Pilar*, in Monumentos 9, DGEMN, Lisboa, setembro de 1998, p. 62-65;

◇ **TAVARES**, Rui:

◇ *Da avenida da cidade ao plano para a zona central : a intervenção de Barry Parker no Porto*, Porto : Câmara Municipal do Porto, [1985-1986]. - p. 261-309 - Sep. “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, 2ª Série, 3/4, 1985-1986;

◇ *Memória e Refundação Urbana. Conservar e desenvolver a cidade. O caso do Porto. in Urban recentering. Memory and urban refoundation. The Oporto Replanning os Central Área by Barry Parker*, apresentada na 11th Conference of the International Planning History Society (IPHS) – Planning Models and Culture os Cities – Barcelona, 14-17 July, 2004 (Conference Book);

◇ **TAVORA**, Fernando; **SIZA**, Álvaro, *Lavorare Insieme*, in CASABELLA 700, Arnolo Mondadori Editore, Maio de 2002, p. 54-57;



IMAGENS

Livros:

◇ **Fig. 1** - Cidade de Varsóvia, antes e depois da II Guerra Mundial.

Fonte: (PINHO, 2009: 36);

◇ **Fig. 2** - As três gerações de políticas de reabilitação urbana do centro do Porto.

Fonte: (QUEIRÓS, 2007: 105);

◇ **Fig.18** - Projecto 1833

Fonte: (REAL, 2001: 92)

◇ **Fig.33** - Richard Barry Parker – Projecto de edifícios marginais, Avenida da Ponte, 1916.

Fonte: (REAL, 2001: 136)

◇ **Fig.35** - Comissão Técnica Municipal – Proposta para a Avenida, 1920.

Fonte: (REAL, 2001: 92)

◇ **Fig.37** - Ezequiel de Campos – Esquissos de Reforma da zona central, 1932

Fonte: (REAL, 2001: 46)

◇ **Fig.47** - Sugestão para a zona central. Arq. M. Piacentini, 1939.

Fonte: (REAL, 2001: 42)

◇ **Fig.49** - Ligação da Ponte ao centro da cidade. Solução C de Arq. M. Piacentini, 1939.

Fonte: (REAL, 2001: 99)

◇ **Fig.51** - Ligação da Ponte à Praça da Liberdade. Solução 10 de Arq. G.Muzio.

Fonte: (REAL, 2001: 138)

◇ **Fig.52** - Arq. G. Muzio - Ligação da Ponte à Praça da Liberdade, 1940.

Fonte: (REAL, 2001: 111)

◇ **Fig.56** - Arq. G. Muzio - Praça da Cividade Vista da Sé, 1940.w

Fonte: (REAL, 2001: 100)

◇ **Fig.58** - Bernardino Basto Faião - Sugestão para a Avenida da Ponte.

Fonte: (REAL, 2001: 48)

◇ **Fig.62** - Eng.º Bonfim Barreiros - Projecto para a Avenida da Ponte.

Planta a curvas de nível depois de executar o projecto.

Fonte: (REAL, 2011: 103-105)

◇ **Fig.63** - Eng.º Bonfim Barreiros -Alçados dos volumes dos edificios marginantes.

Perfil longitudinal e transversal tipo.

Fonte: (REAL, 2011: 103-105)

◇ **Fig. 74** - Ferndando Távora. Projecto para a Avenida D. Afonso Henriques, 1955.

Fonte: (REAL, 2001: 202-203)

◇ **Fig. 75** - M. Fernandes de Sá e B. Carmo. Estudo de Urbanização, 1957

◇ **Fig. 76** - M. Fernandes de Sá e B. Carmo. Estudo de Urbanização, Corte, 1957

◇ **Fig. 77** - M. Fernandes de Sá e B. Carmo. Estudo de Urbanização, da zona da Avenida, Fotografia, 1957

Fonte: (REAL, 2001: 204)

◇ **Fig. 79** - Luís Cunha e Rogério – Projecto para a Avenida, 1958

◇ **Fig. 80** - Luís Cunha e Rogério – Projecto para a Avenida, alçado Poente, 1958

Fonte: (REAL, 2001: 205)

Sites. Consultar em:

◆ <http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/04/os-transportes-maritimos-e-fluviais-6-o.html>

Data: 10/09/2012

◇ **Fig. 3** - Batalha do Porto triunfo do maréchal Soult contra as tropas portuguesas na baixa da cidade, a 29 de março 1809. O combate à entrada da cidade e a fuga da cavalaria portuguesa atravessando a ponte sobre o Douro. Jung Théodore (1803 -1865)- Aguarela, 1.160 x 2.100m - Petit Trianon Versaille.

◇ **Fig. 4** - A população do Porto em fuga ao exército de Soult em 1809. Detalhe do quadro na igreja de S. José das Taipas.

◇ **Fig. 5** - Planta de George Balck de 1813.

◇ **Fig.7** - Henry Smith 1813 OPORTO, WITH THE BRIDGE OF BOATS.

◆ <http://www.portoantigo.org/2007/06/porto-1833.html>

Data: 10/09/2012

◇ **Fig. 6** - Planta de W.B. Clarcke de 1833

◆ <http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/04/os-transportes-maritimos-e-fluviais-7.html>

Data: 10/09/2012

◇ **Fig.8** - Vue de La Ville et du Port de Porto. H. L'Evêque. d. London P.ed 1817.

◇ **Fig.9** - Gravura de Forrester.

◆ http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Planta_da_cidade_do_Porto_1865_Perry_Vidal.jpg

Data: 10/09/2012

◇ **Fig.10** - Planta da cidade do Porto 1865, de Frederico Perry Vidal.

◆ http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/08/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos_17.html

Data: 10/09/2012

◇ **Fig.11** - Vista do Porto. Paris. L. Turgis J.ne Imp.r r. dès Ecoles et á New York Duane S.t 78.

Dessiné et Lithog. Par Doroy.

◇ **Fig.12** - Gravura do Barão de Forrester, destinado a ilustrar, com outros, a litografia do seu mapa “O Douro portuguez e Paiz adjacente”, estampado em 1860.

◆ <http://monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/>

Data: 03/08/2012

◇ **Fig.13** - Ponte Pênsil.

◇ **Fig.14** - Construção da Ponte D. Luiz I. Porto antigo.

◇ **Fig.15** - A demolida Ponte Pênsil ao lado da Ponte Luís I, no início de construção.

◇ **Fig.19** - Rua das Flores, e antigo Mosteiro de São Bento de Avé Maria (séc. XIX).

◇ **Fig.17** - Ponte Pensil e D. Luis I entre 1886 e 1887. Imagem obtida, por George Tait, no atual Jardim do Morro.

◇ **Fig. 20** - Porto Antigo - Convento Ave-Maria.

◇ **Fig.21** - Largo da Feira de São Bento e Porta dos Carros, em fins do séc. XVIII.

◇ **Fig.22** - Mosteiro São Bento de Avé Maria, visto da atual rua da Madeira. Repare-se na muralha ainda existente e que ladeava o Mosteiro.

◇ **Fig.23**- Porto - A Praça Almeida Garrett com a Estação de S. Bento em construção. Postal da Casa Emilio Biel.

◇ **Fig.24** - Estação S. Bento, chegada do 1º comboio, Porto, 1896.

◇ **Fig.25** - Ruas Mouzinho da Silveira e das Flores, por volta do ano 1900.

◇ **Fig.26** - Porto – Praça de D. Pedro, Arnaldo Soares.

◆ http://portoarc.blogspot.pt/2012_06_01_archive.html

Data: 10/09/2012

◇ **Fig.16** - Pormenor da Planta do centro Histórico do Porto, Telles Ferreira, 1892.

◆ http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/08/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos_23.html

Data: 15/09/2012

◇ **Fig.30** - O Projecto para a Avenida da Cidade de Barry Parker publicado em “The Builder” 1916

◇ **Fig.31** - Maqueta - Vista Sul

◇ **Fig.32** - Maqueta - Vista Norte

◆ <http://doportoenaoso.blogspot.pt/2012/04/barroquismos-vii-2.html>

Data: 12/08/2012

◇ **Fig.38** - Fotografia, da casa Alvão, do estreito Largo do Paço antes das demolições.

◇ **Fig.39** - Fotografia do Largo do Paço antes das demolições.

◇ **Fig.40** - Aspecto da Sé do Porto 1928.

Leopoldo Gotuzzo (1887-1983), óleo sobre tela 75 x 51 cm. colecção particular.

◆ <http://doportoenaoso.blogspot.pt/2011/05/os-planos-para-o-portodos-almadas-aos.html>

Data: 17/09/2012

◇ **Fig.64** - Morro da Sé antes das demolições.

◇ **Fig.65** - Entrada da rua do Corpo da Guarda antes das demolições.

◇ **Fig.66** - Praça Almeida Garrett, ao fundo o Morro do Corpo da Guarda antes das demolições.

- ◇ **Fig 67** - Praça Almeida Garrett, Início das demolições.
- ◇ **Fig 68** - Foto CMP-AH no Plano de Actividades e Orçamento da Câmara Municipal do Porto para 1963.
- ◇ **Fig 69** - Abertura da Avenida da Ponte. Destruição do Morro do Corpo da Guarda.
- ◇ **Figs. 70 e 71** -A Avenida da Ponte. Fotografias de “Esquinas do Tempo” do Grupo IF, 1982
- ◇ **Fig. 72** - Fernando Távora. Perspectivas parciais do projecto para a Avenida Afonso Henriques (desenho de Gouveia Portuense – CMP-AH)
- ◇ **Fig. 73** - Fernando Távora. Perspectivas parciais do projecto para a Avenida Afonso Henriques (desenho de Gouveia Portuense – CMP-AH)
- ◇ **Fig. 78** - Luís Cunha e Rogério – Maqueta do projecto (CMP-AH)
- ◇ **Figs. 81 e 82** - Plano Auzelle Volume III - documento 3.a - Cruzamento da avenida de D. Afonso Henriques com as ruas de Saraiva de Carvalho, de Mousinho da Silveira e das Flores – Estado actual e proposta.
- ◇ **Fig. 83** - Plano Auzelle - Perspectiva tomada da Igreja dos Congregados.
- ◇ **Fig. 84** - Plano Auzelle Volume III – documento 3 – Eixo-principal norte-sul – Avenida Afonso Henriques
- ◇ **Fig. 85** - Plano Auzelle Perfil transversal por CD
- ◆ <http://www.slideshare.net/joaquim.flores/as-interven-es-urbanas-na-zona-envolvente-s-do-porto>
FLORES, Joaquim, Intervenções urbanas na zona envolvente à Sé do Porto, Jornadas Europeias do Património, 2006
 Data: 20/09/2012
- ◇ **Fig.43** - Ligação da Ponte ao centro da cidade.
 Solução A de Arq. M. Piacentini, 1939.
- ◇ **Fig.45** - Ligação da Ponte ao centro da cidade.
 Solução B de Arq. M. Piacentini, 1939.
- ◇ **Fig. 91** - Anteprojecto para o Edifício no lado Nascente da Avenida, 1968

Trabalho realizados, na FAUP:

- ◆ Trabalho de informação histórica e análise do processo de formação e transformação da zona envolvente da Sé, mais especificamente a Avenida da Ponte, a área de intervenção de Projeto II, no ano 2009/2010.

- ◇ **Fig.27** - Projeto de Gaudêncio Pacheco, 1913.
- ◇ **Fig.29** - Richard Barry Parker Plano global de intervenções a realizar, 1915
- ◇ **Fig.34** - Richard Barry Parker – Proposta para a Avenida, 1915.
- ◇ **Fig.36** -Eng. António Bonfim Barreiros – Proposta para a Avenida, 1929.
- ◇ **Fig.41** - Marcello Piacentini. Esquema de organização viária proposta para a cidade do Porto. Denota-se nesta figura a adopção dos princípios que vão reger as duas primeiras propostas de Piacentini para a Avenida da Ponte, 1939.
- ◇ **Fig.42** - Solução 6 de Arq. M. Piacentini.
- ◇ **Fig.44** - Solução 7 de Arq. M. Piacentini.
- ◇ **Fig.46** - Solução 8 de Arq. M. Piacentini.
- ◇ **Fig.48** - Solução 9 de Arq. M. Piacentini.
- ◇ **Fig.50** - Solução 10 de Arq. G.Muzio.
- ◇ **Fig.53** - Solução 11 de Arq. G.Muzio.
- ◇ **Fig.54** - Solução 12 de Arq. G.Muzio.
- ◇ **Fig.55** - Solução 12 de Arq. G.Muzio.
- ◇ **Fig.57** - Arq. G. Muzio - Perpectiva de uma das soluções, sem data.
- ◇ **Fig. 59** - Miguel Resende - Solução para a Avenida da Ponte, 1946.
- ◇ **Fig.60** - Prof. Almeida Garrett - Solução para a Avenida da Ponte, 1946.
- ◇ **Fig.61** - Eng.º Bonfim Barreiros - Solução para a Avenida da Ponte, 1950.
- ◇ **Figs. 86, 87 e 88** - Esquissos de Álvaro Siza e planta do edifício da avenida de D. Afonso Henriques 1968

- ◇ **Figs. 89 e 90** - Esquissos de Álvaro Siza e planta do edifício da avenida de D. Afonso Henriques 1968
- ◇ **Fig. 92** - Alçado Norte do edifício da avenida de D. Afonso Henriques 1968
- ◇ **Fig. 97**- António Moura – Mercado de Tecidos da Sé (fot. A. Moura DPMRUHP)
- ◇ **Fig. 98** - A. Moura – Estudo prévio para o Mercado de S. Sebastião, 1995
- ◇ **Fig. 99** - António Moura – Mercado de S. Sebastião (fot. A. Moura DPMRUHP)

- ◆ ARMENISE, Giuseppe; BLUMETTI, Franca, DE SARIO, Rossana Eleonora; DI CIAULA, Elisabetta; DI MARSICO, Isabella; LORUSSO, Antonella; LUCENTE, Letizia Rita; TEMPESTA, Antonio; VENTRELLA, Stella Marina. *TESI DI LAURA*. Politecnico de Bari – Facolta'di Architettura, Corso di Laureai n Architettura, Laboratorio di Laurea (V), A.A., 2001 / 2002.

- ◇ **Fig. 93** - Maqueta do Anteprojecto para o Edifício no lado Nascente da Avenida, 1968
- ◇ **Figs. 94, 95 e 96** - Maquetas do Edifício no lado Nascente da Avenida, 1968
- ◇ **Fig. 100** - Corte Longitudinal pela Avenida da Ponte Esc. 1/100
Criado a partir dos DWGs fornecidos pelo Politecnico de Bari – Facolta'di Architettura
- ◇ **Fig. 101** - Corte Longitudinal pela Rua do Corpo da Guada Esc. 1/100
Criado a partir dos DWGs fornecidos pelo Politecnico de Bari – Facolta'di Architettura
- ◇ **Fig. 102** - Maqueta Projecto para Avenida da Ponte, 2000
- ◇ **Fig. 103** - Corte Transversal pela Avenida da Ponte Esc. 1/100
Criado a partir dos DWGs fornecidos pelo Politecnico de Bari – Facolta'di Architettura
- ◇ **Fig. 104** - Maqueta Projecto para Avenida da Ponte, 2000